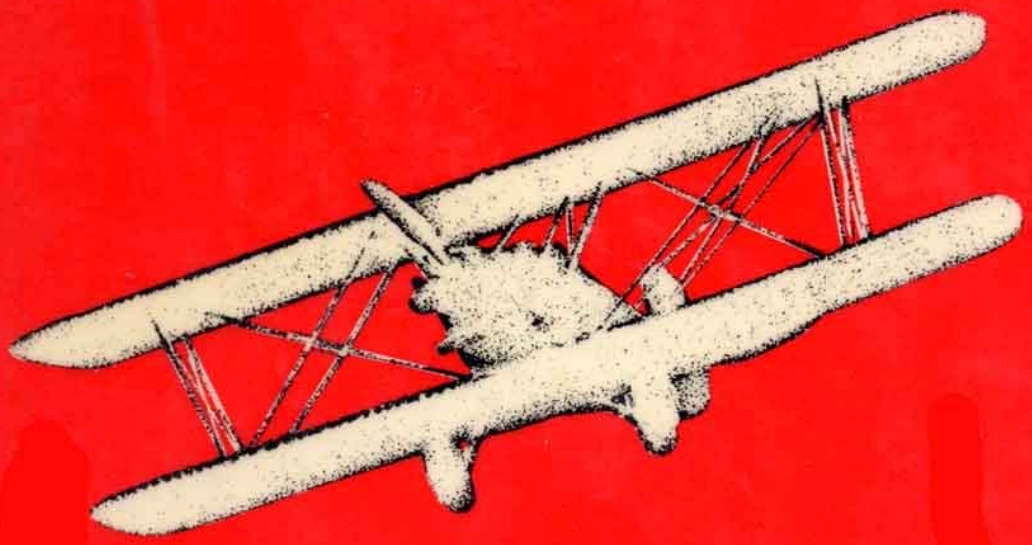


RICHARD BACH

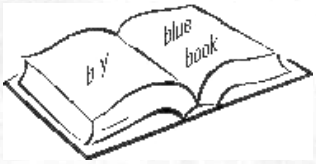
BIPLANO

VISIT…

Richard Bach

Biplano

Introduzione di Ray Bradbury,
traduzione di Argia Micchettoni.
proprietà letteraria riservata
1974 Rizzoli editore, Milano
titolo originale dell'opera: Biplane.
a edizione: ottobre 1974



Indice

PRELUDIO A BACH.....4
BIPLANO.....6
1.....6
2.....13
3.....17
4.....24
5.....31
6.....41
7.....48
8.....54
9.....62
10.....73
11.....77
12.....81
13.....85
14.....89
15.....97

A MIA MOGLIE, CHE CONOBBI ACCANTO ALL'ALA DI UN BIPLANO ATTERRATO IN UN CAMPO DI GRANO DELL'ARIZONA, UNA SERA DEL 1929.

PRELUDIO A BACH

Dick Bach non avrebbe potuto scrivere un libro sul volo se ci avesse provato.

E questo, figliolo, è un complimento.

Se per "volo" intendiamo un semplice manuale di schemi e di esercizi tecnici, come decollare o atterrare, come riparare un motore, o come sistemare i vostri tiranti modello 1917, allora apparirà ovvio fin dalla prima pagina di questo libro che non dobbiamo aspettarci niente del genere dal giovanissimo Mr. Bach.

Se per contro intendiamo dare più ampio respiro alle nostre cognizioni, salire in cielo con Icaro, discendere con Montgolfier e risalire con i fratelli Wright, ossigenandoci ed entusiasmandoci, allora senza dubbio dovremo metterci nelle mani di Dick Bach. Dick Bach non "vola", così come il suo trisavolo Johann Sebastian Bach non "scriveva musica"; la emanava.

Sono uno scrittore non incline alle descrizioni. Ma non posso fare a meno di descrivervi Dick Bach. alto e angoloso, e quando deve passare per una porta si china, come faceva Gulliver quando entrava nella casa di un lillipuziano. Sembra che abbia appena finito di lavorare nei campi. Ed è abbastanza logico, perché probabilmente ha appena compiuto un atterraggio di fortuna con il suo biplano in un vostro campo e mentre si avvicinava alla luce amica della vostra casa può darsi che si sia rimboccato le maniche e abbia dato una mano a raccogliere il raccolto.

É il tipo del ragazzo americano grande grosso e goffo, proprio come quegli stagnini ambulanti e quegli ingegnacci che abbiamo visto fiorire alla luce della Rivoluzione Industriale nei seminterrati e nelle soffitte di tutta l'America dal tempo cui le locomotive spaventavano a morte i pellirosse e San Juan Teddy[1] scavava da solo il Canale[2] .

Dick Bach è il concentrato di tutti quei clichés che non potete fare a meno di associare con la torta di mele o con la quadriglia Lafayette (recentemente si è fatto crescere un invero simile paio di baffi biondi assolutamente inglesi).

Se guardate una qualsiasi vecchia raccolta di ricordi di era, vedrete la sua faccia che vi fissa con una sorta di orgoglio, posa innocenza fra un migliaio di foto sbiadite. tanto come da essere sorprendente. Se duemila anni fa ci fossero state le foto, avreste

[1] Il Presidente Theodore Roosevelt. San Juan allude a una delle azioni importanti (il blocco della città di San Juan de Puertorico) della guerra americana cui partecipò con molto impegno il futuro presidente

[2] Il Canale di Panama, i cui lavori furono portati a termine dal presidente Theodore Roosevelt

visto dietro le spalle di Cesare che arrivava o partiva dalla Britannia lo stesso sorriso aperto, lo stesso goffo atteggiamento.

Non è mai stato un Dedalo, e nemmeno un Icaro, i quali si distinsero in maniera diversa. Ma fu uno di quelli che osservarono i tentativi di Dedalo e il fallimento di Icaro, e decisero di tentare a loro volta, non importa che. Così per circa cinquanta secoli i tipi come lui sono balzati giù dagli acquedotti e hanno spaventato i mandarini cinesi librandosi con ali di farfalla fatte di bambù, o si sono buttati dai tetti delle stalle aggrappati a degli ombrelli. Alcuni naturalmente erano più mingherlini del nostro Dick Bach, ma tutti guardavano in faccia il Destino con lo stesso sorriso luminoso che vuol dire, "io sono eterno".

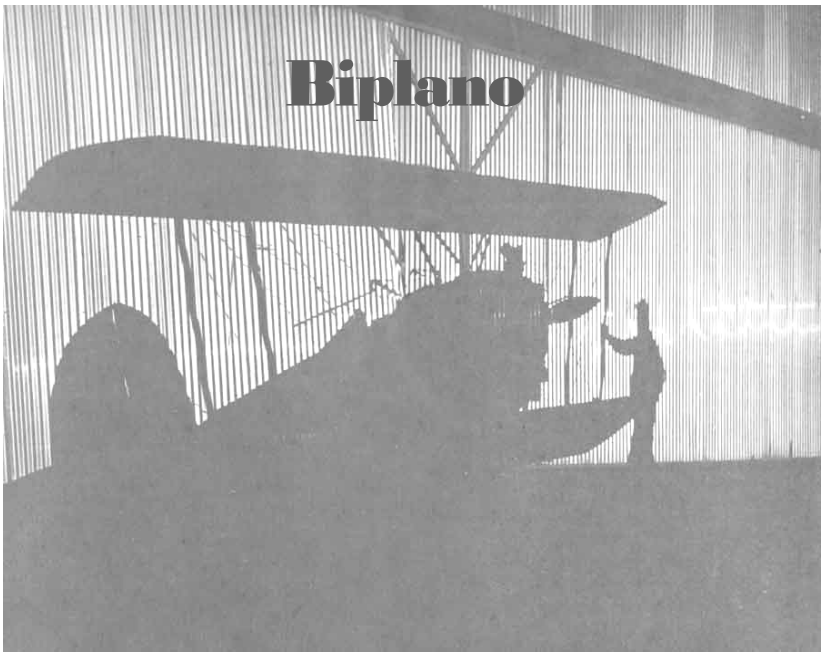
Noi ci angustiamo per lui, piangiamo per lui, ma alla fine ridiamo con tutti i Richard Bach della storia che, come il grande Stubb di Moby Dick, sapevano che una bella risata era la risposta migliore a ogni cosa.

Ed eccovi dunque il libro di Dick Bach, non sul volo ma sulla capacità di librarsi, un trionfo non della macchina, ma dell'immaginazione.

Il bis-bis-bisnonno scrisse musica. E ora un suo discendente scrive delle semplici parole.

Forse il giovanotto non volerà alto come il grande avo. Forse. Ma leggete: eccolo a voi.

17 maggio 1965.
RAY BRADBURY.



1

Come la sera della "prima" di una nuova vita, solo che è giorno, e al posto del sipario di velluto che si apre maestoso ci sono le porte di lamiera ondulata dell'hangar, che stridono nelle guide di cemento, più ingrippate che maestose. Dentro l'hangar, ancora sommerso nell'oscurità, con due grandi pozze di buio che ristagnano sotto le ali, e che evaporano man mano che si spalancano le grandi porte, c'è la nuova vita. Un biplano da museo.

Sono venuto per concludere un affare, per barattare. Una faccenda semplice, Il semplice scambio di un vecchio aeroplano, una cosa di tutti i giorni. Non c'è alcun motivo di apprensione.

Eppure, da quell'hangar un turbine di apprensioni mi investe. un vecchio aeroplano. Comunque lo si guardi, questo aeroplano è stato costruito nel 1929, è passato molto tempo, e se hai intenzione di portare questa cosa in California devi farla volare sull'America per più di quattromilatrecento chilometri.

Ma è un bell'aeroplano. Rosso cupo e giallo scuro, un vecchio biplano scavalcamontagne, con le ruote grandi e alte, due abitacoli aperti e un incrocio geometrico di tiranti fra le ali.

Vergogna! Tu hai un bell'aeroplano in questo momento. Hai dimenticato le ore di lavoro e i soldi che hai profuso per rimettere in sesto l'aereo che già possiedi? E stato solo un anno fa! Un Fairchild 24 del 1946 completamente rifatto, come nuovo di zecca! Meglio che nuovo di zecca; conosci ogni centina, ogni longherone ogni cilindro del Fairchild, e sai che sono perfetti. Puoi dire altrettanto di questo biplano? Come fai a sapere se Sotto il rivestimento le centine non sono rotte, o se i longheroni non sono incrinati?

Quante migliaia di chilometri hai fatto con il Fairchild? Migliaia sui territori del Nord-Est, dal giorno in cui l'hai fatto uscire dall'hangar a Colt's Neck, New Jersey. Poi da Colt's Neck altre migliaia di chilometri fino a Los Angeles, con la moglie e i figli che guardavano il paese sotto di loro mentre ci trasferivamo in una nuova casa. Hai forse dimenticato quel volo, e l'aereo che ti ha messo sotto gli occhi il tuo paese, con i fiumi sinuosi e le grandi montagne impervie e la scacchiera dei campi di grano nel sole? Hai costruito quell'aereo in modo che le intemperie non potessero fermarlo, l'hai fornito di tutti gli strumenti di volo e di due radio, per le comunicazioni e per la navigazione, e di una cabina di pilotaggio chiusa, per proteggerti dal vento e dalla pioggia. E adesso questo aereo ti ha portato per migliaia di chilometri, da Los Angeles fino a qui, fino alla cittadina di Lumberton, North Carolina.

Questo è il posto adatto per un biplano. Marzo a Lumberton è come giugno, come agosto. Ma la strada da percorrere per tornare a casa è una faccenda diversa. Ricordi i laghi gelati dell'Arizona, tre giorni fa? La neve di Albuquerque? Quelli non sono posti per un biplano con l'abitacolo scoperto! Il posto giusto per il biplano è quello in cui si trova ora. A Lumberton, con i campi di tabacco verdeggianti intorno all'aeroporto, con gli altri vecchi aeroplani riparati negli hangar vicini, con il suo garbato proprietario che ruba il tempo alle sue pratiche legali per lustrarlo e tenerlo in ordine.

Questo biplano non è il tuo aereo, non è nemmeno il tuo genere di aereo. Appartiene e deve appartenere a Evander M. Britt, dello studio legale Britt e Britt. Un uomo che ama i vecchi aeroplani e che ha il tempo per averne cura. Lui non ha progetti grandiosi, non pensa nemmeno lontanamente di sorvolare l'America con questo aereo. Conosce il suo aereo e quello che può fare e quello che non può fare. Torna in te. Tornatene a casa con il tuo Fairchild e dimentica questa pazzia. Con il suo annuncio economico, Evander Britt troverà quello che desidera: un Aeronca ad ala bassa, e magari lo troverà a pochi passi da casa; lui non cercava un Fairchild 24 nuovo di zecca, immatricolato a Los Angeles, California. Eppoi, questo biplano non ha nemmeno la radio!

È vero. Se concludo l'affare, scambierò il certo con l'incerto. Sull'altro piatto della bilancia c'è solo un argomento: il biplano. Un argomento che non si basa né sulla logica, né sull'esperienza, né sulla certezza. Non ho il diritto di portarlo via a Mr. Britt. Lui, come segretario della locale sezione della Associazione Aeroplani d'Epoca, deve avere un biplano. Ha bisogno di un biplano. Non pensa nemmeno a fare un cambio di questo genere. Questo velivolo è il simbolo della sua appartenenza a una cerchia di pochi eletti.

Ma Evander Britt è adulto e sa quello che fa e a me non importa di sapere perché vuole il Fairchild o di pensare a tutto il denaro che ho speso per rimetterlo a posto o ai lunghi viaggi che abbiamo fatto insieme. So solo che voglio il biplano. Lo voglio perché voglio viaggiare attraverso il tempo e voglio pilotare un aereo difficile e voglio sentire il vento quando volo e voglio che la gente guardi, e veda, e sappia che la gloria esiste ancora. Voglio sentirmi parte di qualcosa di grande e di glorioso.

Questo può essere un baratto onesto solo perché i due velivoli si equivalgono dal punto di vista del denaro. Denaro a parte, i due aerei non hanno assolutamente nulla

in comune. E il biplano? Lo voglio perché lo voglio. Ho portato con me il sacco a pelo e la sciarpa di seta, indispensabili per tornare a casa su un biplano. La mia decisione è presa e, mentre tocco il bordo scuro di un'ala; so che niente potrà cambiarla.

«Portiamolo fuori sul prato» dice Evander Britt. «Afferri quel montante, giù in basso... »

Alla luce del sole, il rosso scuro e il giallo scuro passano allo scarlatto chiaro e al giallo fiammeggiante, e il tutto diventa un biplano color dell'aurora, con le sue ali di stoffa e legno e con i cinque cilindri neri del motore. Ha trentacinque anni, e questo hangar potrebbe essere la sua officina, e quest'aria potrebbe essere quella del 1929. Mi chiedo se gli aeroplani non ci considerino come noi consideriamo i cani o i gatti: per ogni anno che loro invecchiano, noi invecchiamo di quindici o venti anni. E come i nostri animali domestici dividono il nostro tetto, così noi a nostra volta dividiamo con gli aerei il tetto mutevole, cangiante e sconfinato del cielo.

«... non è molto difficile da avviare, ma bisogna trovare la combinazione giusta.

Circa quattro cicchetti, girare l'elica cinque o sei volte... »

Com'è strana e diversa questa carlinga. Un abitacolo profondo in legno e stoffa guarnito di cuoio, cavi e fili che corrono sul pavimento di legno, tre manopole per i comandi del motore a sinistra, una valvola per il carburante ed altri comandi per il motore davanti, sei strumenti base per il controllo del motore e del volo su un piccolo pannello dipinto di nero. Niente radio.

Un parabrezza, basso davanti agli occhi, fatto di quattro pannelli. Se ora dovesse piovere, questa baracca si riempirebbe d'acqua.

«Gli dia un paio di cicchetti con la manetta.»

«Uno... due. OK.» Buffo. Non si è mai sentito dire di un abitacolo pieno d'acqua, ma che succede quando piove su uno di questi affari?

«Un altro cicchetto ancora e metta gli interruttori su "caldo".»

Clic-clic sul pannello degli strumenti.

«CONTATTO! E freni. »

Un rapido movimento verso il basso dell'elica scintillante e il motore si avvia immediatamente, ansima, sbuffa, tossisce rocamente nel fresco mattino. il silenzio fugge via terrorizzato e va a nascondersi negli angoli più remoti delle foreste lì intorno. Nuvole di fumo azzurro serpeggiano nell'aria per un momento e poi vengono spazzate via; la lama argentea si trasforma in un grande ventaglio spiegato e smuove l'aria che mi investe; è come se un gigante soffiasse su un dente di leone, e il sibilo che sovrasta il rombo è come il sibilo del vento dell'ovest che fischia fra i pini.

Davanti a me non riesco a vedere altro che l'aeroplano; un abitacolo per due passeggeri, l'ampia cappottatura della fusoliera e una macchia argentea che è l'elica. Mollo i freni e guardo fuori oltre il bordo dell'abitacolo nel vento e spingo la manetta. La macchia dell'elica diventa più sottile e più veloce e il rumore del motore diventa più profondo, sempre più cavernoso e risonante, come se ringhiasse dal fondo di un serbatoio da mille galloni, foderato di specchi.

Le vecchie grandi ruote cominciano a muoversi sull'erba. La vecchia erba, frustata dal vecchio vento, e le lucenti vecchie ali di un'altra epoca e di quest'epoca, tenute

insieme da vecchi tiranti e con i vecchi montanti di legno inclinati: una grande farfalla variopinta sull'erba fresca della Carolina. Schiacciando i pedali del timone, faccio brandeggiare lentamente la prua dell'aereo mentre rolliamo, per accertarmi che il campo che non vedo, davanti a me, sia sgombro.

Quanto cammino ha fatto la storia del volo dal 1929! Non c'è nulla, in questo aereo, che faccia pensare a quegli altezzosi, orgogliosi aeroplani moderni dall'aria indaffarata. Niente. Solo un lento tranquillo rollaggio a zig-zag per vedere il terreno davanti, con qualche pausa per fiutare la brezza, per guardare un fiore fra l'erba e per ascoltare il rombo del motore. Un vecchio biplano dall'apparenza tranquilla. Apparenza, però, solo apparenza.

Ho sentito parlare di questi vecchi aeroplani, ho sentito un'infinità di storie. Non c'è da fidarsi di queste macchine. Devi sempre aspettarti che il motore si pianti da un momento all'altro. Al momento del decollo, di solito, proprio quando ne hai più bisogno. E non puoi farci niente, sono fatti così questi vecchi aerei. Se sei riuscito a decollare, non fidarti di questi vecchi trabiccoli quando sei in aria. Basta che tu diminuisca la velocità un po' più del dovuto, e quelli ti tireranno via il tappeto da sotto i piedi e ti spediranno giù a vite. E, ti piaccia o no, non riuscirai a rimetterti in linea. Verranno giù con un avvitamento sempre più stretto, e tutto quello che potrai fare sarà di buttarti col paracadute. Non è nemmeno molto strano e insolito che, a volte, il motore ti pianti in asso. Non si può mai dire, Il vecchio metallo del motore è ormai fossilizzato, e un bel giorno tac, e tu cadi a precipizio dal cielo. E il legno di questi aeroplani, guarda quel vecchio legno. Completamente marcio, con tutta probabilità. Imbattiti in un piccolo vuoto d'aria, in un piccolo colpo di vento, ed ecco che una delle tue ali si strappa e vola via o, peggio, si ripiega sull'abitacolo impedendoti anche la scappatoia del paracadute. Ma peggio di tutto sono gli atterraggi. Nei biplani il carrello di atterraggio è stretto e il timone non offre molte possibilità di manovra; l'apparecchio ti scapperà di sotto in un batter d'occhio e improvvisamente ti troverai a rollare sulla pista, in mezzo a una grossa palla di tiranti, di schegge e di vecchia tela a brandelli. Sono carogne questi vecchi aerei. Semplicemente carogne.

Ma questo aeroplano sembra docile e bene in ordine come una fanciulla che cerchi con tutte le sue forze di fare buona impressione in società. Ascolta il battito del motore. Armonioso come quello di una macchina da corsa messa a punto, non un solo cilindro che perda un colpo. Non c'è da fidarsi, naturalmente.

Motore al massimo qui sul prato prima del decollo, I comandi sono in ordine e funzionano a dovere, la pressione dell'olio e la temperatura sono come devono essere. La valvola del carburante è aperta, la miscela è ricca, tutte le leve sono nella posizione giusta. C'è anche la leva dell'anticipo, e il magnetino d'avviamento. Roba che nessuno monta più su un aereo da almeno trent'anni.

Bene, aeroplano, facci vedere come sai volare. Un colpetto discreto alla manetta, un tocco a sinistra sul timone per girare il muso verso il vento; di fronte c'è il prato dell'aeroporto: una distesa di erba alta e umida. Qualcuno avrebbe dovuto troncare quelle dicerie molto tempo fa.

Allaccio il sottogola del casco di cuoio, abbasso gli occhialoni scuri.

Spingo in avanti la manetta e il gigante emette un ruggito profondo soffiandomi addosso i gas di scarico. Non si può dire che siano molto silenziosi, questi motori.

Spingo in avanti la cloche e immediatamente la coda si alza. Sono stati costruiti per i piccoli campi erbosi, i biplani. Non c'erano molti aeroporti intorno al 1929. Ecco anche il perché delle grandi ruote. Dovevano correre sui solchi di un pascolo, su un ippodromo, su una strada di campagna. Sono stati costruiti per decollare da piccoli campi, perché là si trovavano i passeggeri, perché era sui piccoli campi che si facevano i quattrini.

L'erba si trasforma in una macchia di feltro verde, e il biplano è già leggero sulle ruote.

E improvvisamente la terra non c'è più. Le ali scintillanti salgono dolcemente verso il cielo, il motore romba nell'alloggiamento risonante, le grandi ruote girano a vuoto, staccate da terra.

Ascolta! Il vento fra i tiranti! E ora è qui, tutto intorno a me. Non è scomparso per sempre. Non è finito nei libri ingialliti e polverosi pieni di foto sbiadite e polverose. Eccolo questo istante, con tutto il suo sapore. Il sibilo nelle orecchie, il garrire della sciarpa... il vento! qui per me ora come era qui per i primi piloti, lo stesso vento che portava le loro parole amplificate dai megafoni attraverso i pascoli dell'Illinois e le praterie dello Iowa e i prati da scampagnate della Pennsylvania e le spiagge della Florida. «*Cinque dollari, gente, cinque dollari per cinque minuti. Cinque minuti fra le nubi d'estate, cinque minuti nel paese degli angeli. Venite a guardare la vostra città dall'alto. Lei, signore, che ne direbbe di offrire alla sua dama un bel giretto? Assolutamente sicuro, perfettamente innocuo. Venite a sentire il vento che si sente solo dove volano gli uccelli e gli aeroplani.*» Lo stesso vento che schiaffeggia la stessa tela e canta tra gli stessi tiranti e sbatte contro i cilindri dello stesso motore, tagliato dalla stessa elica sottile e scintillante, agitato e molestato dallo stesso passaggio della stessa macchina che lo molestò tanti anni fa.

Se il vento, il sole e le montagne all'orizzonte non cambiano, un anno come lo concepiamo nelle nostre teste e sui nostri calendari non è nulla. Quella fattoria, laggiù. Come posso dire se è una fattoria di oggi o una fattoria del 1931?

C'è un'auto nuovo modello sulla strada. l'unica cosa che mi permetta di dire che il tempo è passato. Non sono coloro che fanno i calendari a darci la sensazione del tempo, del nostro tempo, ma quelli che disegnano le automobili e le lavastoviglie e i televisori e tutte le cose di moda. Perché senza un'auto nuova il tempo rimane immobile. Trova un vecchio aeroplano, e con qualche cicchetto e un lancio dell'elica scintillante potrai annullare il tempo a tuo piacimento, plasmarlo in una forma più bella, dargli un aspetto più piacevole.

E una macchina per evadere, questa. Salta nell'abitacolo, manovra le leve, apri le valvole, avvia il motore, sali dall'erba nell'immutevole oceano d'aria e sarai padrone del tuo tempo.

La personalità del biplano mi si rivela mentre voliamo. L'equilibratore deve essere quasi completamente abbassato per impedire al muso di impennarsi quando tolgo la mano dalla cloche. L'azione aerodinamica dell'alettone è notevole, quella del timone e dell'equilibratore è meno sensibile. cabrando posso spingere a fondo la manetta ed

ottenere dall'elica scintillante non più di 1750 giri al minuto. La linea dell'orizzonte nel volo rettilineo e orizzontale, si mantiene in equilibrio proprio al di sopra delle teste dei cilindri numero due e cinque. L'aeroplano va in stallo dolcemente, ma prima che vada in stallo si sente una vibrazione della cloche, un avvertimento che il muso sta per inclinarsi verso il basso, anche se la cloche è tutta tirata indietro. No, non è assolutamente una carogna questo aeroplano. Certo, quando alzi la testa da dietro il parabrezza di vetro sei esposto al vento; e non è silenzioso come gli aeroplani moderni, Il vento smette di fischiare quando l'aeroplano è vicino alla velocità di stallo; e si mette a urlare, quasi un avvertimento, se l'apparecchio vola troppo veloce. E davanti al pilota c'è ancora un bel pezzo di aeroplano. Dopo un'ora di volo, uno strato di olio e di grasso appanna il parabrezza. Se togli la manetta per un momento, quando la spingi di nuovo il motore perde colpi e ansima. Certo non è un aeroplano difficile da pilotare. E sicuramente non è una carogna.

Adesso un giro sull'aeroporto, con i grandi nastri bianchi delle sue piste in mezzo all'erba. Il momento più difficile, dicono, è l'atterraggio. Devo guardare il campo attentamente per essere certo che la pista sia libera. Quando sarò pronto ad atterrare, quel grande muso mi bloccherà la visuale e potrò solo sperare che nulla passi sulla mia strada fino a che non potrò rallentare e avanzare a zig-zag per vedere. Ecco il campo dove voglio atterrare, con l'erba vicino alla pista. Più avanti, sulla sinistra, le pompe della benzina e un gruppetto di gente che guarda.

Scivoliamo giù per una lunga invisibile rampa nel cielo, oltrepassiamo due pioppi giganteschi che fanno la guardia all'ingresso della pista. Il biplano vola così lentamente che ho il tempo di guardare i pioppi e di vedere le foglie argentee che si agitano al vento. Poi mi sporgo da un lato quando la pista appare sotto di me, mi sporgo da un lato e giudico l'altezza, calcolo la distanza delle grandi ruote dall'erba, e poi con una vibrazione entriamo in stallo, e l'aeroplano tocca terra e cominciamo a rollare, timone a destra, timone a sinistra, tienilo in linea accanto alla pista, non lasciare che ti prenda la mano, timone a destra adesso, appena un tocco a destra. Ecco fatto. Semplicissimo.

Un altro decollo, un altro atterraggio, un altro po' di esperienza. In un certo senso, mentre mi avvio rollando verso l'hangar, sono sorpreso che sia stato così facile demolire le leggende e i sinistri presagi.

«Evander Britt, affare fatto.»

Lo scambio viene definito in un giorno.

Adesso sono proprietario di uno Speedster Detroit-Ryan 1929, modello Parks P-2A.

Addio Fairchild. Abbiamo volato insieme per molte ore e abbiamo imparato molte cose. Abbiamo imparato a conoscere il ronzio degli strumenti e cosa succede quando smettono di ronzare, abbiamo imparato a galoppare sugli invisibili radiosentieri al di sopra della Pennsylvania, dell'lllinois, del Nebraska, dell'Utah e della California, ed atterrare su aeroporti internazionali tallonati da jet di linea e su spiagge deserte, con solo un gabbiano o una beccaccia di mare a farci fretta. Ma adesso ci sono altre cose da imparare, problemi diversi.

Le porte dell'hangar, che si erano aperte su un nuovo modo di vivere, si chiudono ora su un vecchio modo di vivere. Nell'abitacolo anteriore del Parks sistemo il sacco a pelo, i sandwiches, la borraccia dell'acqua, alcune latte d'olio tipo 60, le coperture degli abitacoli, candele C-26, attrezzi, nastro adesivo e un rotolo di fune morbida.

Riempio fino all'orlo il serbatoio che mi dà un'autonomia di volo di cinque ore; Evander Britt mi dà un'ultima stretta di mano. Quelli che si trovano lì intorno e che sanno dove ho intenzione di andare, mi rivolgono alcune frasi vaghe.

«Buona fortuna.»

«Sia prudente.»

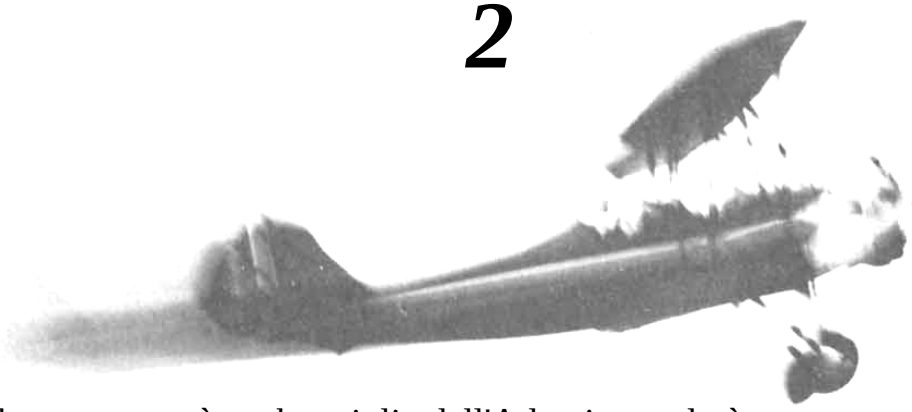
«Attenzione, eh?»

Il cronista di un giornale sembra interessato soprattutto dal fatto che il biplano ha sette anni più del suo pilota.

Avvio il motore, che brontola dolcemente in fondo al suo alloggiamento, mi sistemo addosso il paracadute al quale non sono abituato, allaccio la cintura di sicurezza, mi muovo lentamente, sobbalzo, sull'erba che si piega dietro di me, e vado ad allinearmi per il decollo.

É uno di quei momenti che riconosci come momenti importanti della tua vita, di quelli che non si dimenticano. In questo momento la mia mano guantata spinge la vecchia manetta, e siamo al primo istante del viaggio. I dati tecnici sono qui, mi si affollano intorno: giri per minuto 1750, pressione dell'olio 70 libbre per pollice quadrato, temperatura dell'olio 100 gradi F. Ci sono anche altri dati, e io sono pronto a imparare tutto da capo: non riesco a vedere niente davanti a questo aeroplano quando è ancora a terra; guarda fino a che punto puoi spingere la manetta senza aumentare di un solo giro il regime del motore; sarà un viaggio lungo e ventoso; guarda i fili d'erba che crescono al bordo della pista; guarda con quanta rapidità di coda si solleva mentre noi sfioriamo il campo solo con le ruote del carrello. Abbiamo decollato. Attorno a me un rombo continuo, un vento battente, ma posso sentirlo come lo sentono quelli che stanno giù sul campo; un lieve ronzio che aumenta, che per un breve istante diventa forte e assordante sulle loro teste, e poi diminuisce a poco a poco, si dissolve e non resta che un piccolo vecchio biplano che vola tranquillo sullo sfondo del cielo.

2



Dato che sono a così poche miglia dall'Atlantico, volerà verso est, verso l'oceano. Così potrò veramente dire di aver volato da costa a costa; da un mare all'altro, per così dire.

Stiamo volando diretti a est, mentre il sole cala alle nostre spalle trasformandosi in una fredda palla di fuoco. Le rotaie della ferrovia non scintillano più, e le ombre si sono fuse in una coltre scura che protegge la terra. Su da me è ancora chiaro, ma la notte sale dalla terra e il mio nuovo vecchio aeroplano non ha luci. Ho appena decollato ed è già ora di atterrare.

Dopo cinque minuti, sulla destra, vedo un campo, un pascolo, lungo circa quattrocento metri, con una fila di alberi che fa della manovra di atterraggio un problema interessante. Giriamo sul campo tre volte, il biplano e io; osservo attentamente se vi siano solchi, buche, tronchi d'albero e fossati nascosti. E mentre volteggio e osservo, quei quattrocento metri di terra si trasformano da un anonimo vecchio pascolo nel mio pascolo; il mio campo, la mia casa per la notte, il mio aeroporto. Pochi minuti prima questa terra non era niente, adesso è la mia casa. Mi rendo conto che dovrò atterrare tenendomi molto sulla sinistra, costeggiando la strada di terra battuta ed evitando una catasta di ciocchi di pino, sembrano fuscelli, vicino al bosco.

Per un attimo brevissimo, sento una voce allarmata che mi parla. Che diavolo faccio qui, in un vecchio pazzo biplano, col sole già calato a ronzare attorno al pascolo per cercare di atterrare e con un sacco di probabilità di non vedere fra l'erba scura un tronco d'albero abbattuto e di andare ad aggiungere una tonnellata di rottami alla catasta di ciocchi? Una ultima occhiata prudente. Il campo è anche bagnato. Ma devo atterrare per forza, o no, bagnato O no, rottami o no.

A ottanta miglia all'ora, scendo librando sulla fila di alberi. Una breve virata per perdere rapidamente quota. Rasento la macchia d'erba scura, la catasta di ciocchi giganteschi che prima mi sembravano fuscelli, e un secondo dopo il mondo davanti a me scompare dietro il muso lungo e largo del mio nuovo aeroplano. Per il meglio... o... per... il peggio. Le ruote... SBATTONO sul terreno. Immediatamente veri e propri geysers di fango ad alta pressione investono con i loro spruzzi l'aereo, e io lotto, tengo duro e lotto per tenerlo in linea, fino a che non si fermi, e ormai dovremmo essere già fermi e invece cominciamo appena a rallentare e il fango continua a schizzare da sotto le ruote e mi impasta la faccia, e il mondo si fa scuro

quando anche gli occhiali sono colpiti dagli spruzzi e dovremmo essere già fermi ades... BAM! Cos'é Successo alla coda! qualcosa ha colpito la coda, TIENI DURO! Concludiamo il nostro atterraggio fangoso con uno Strattone a destra, con un grande lenzuolo di liquido scuro che in un decimo di secondo si trasforma in una solida bufera di fango che si abbatte sull'aeroplano e sull'erba attorno per un raggio di una trentina di metri. Ci fermiamo con una scivolata affondando le grandi ruote per dieci centimetri nel terreno fradicio. Tolgo il contatto, il motore si ferma e ci ritroviamo reietti e immobili, avvolti nel silenzio più assoluto.

In fondo al campo un uccellino cinguetta, una volta sola.

Che atterraggio. Deve essersi rotto qualcosa, perché il Parks è sbilenco, col naso all'aria. Ecco cosa succedeva a chi volava nei tempi andati. Un pilota doveva arrangiarsi da solo. Se voglio rivivere i tempi andati, devo arrangiarmi da solo.

Mi appare subito chiaro che non succederà niente, non si sposterà niente, se non sarò io a far succedere qualche cosa, se non sarò io a spostare qualche cosa. Ce ne rimarremo qui insieme, il biplano e io, a gelare nel fango in eterno, se io non romperò questo silenzio e non mi darò da fare per scoprire il danno che ho combinato.

Così, mentre la notte sale lentamente dal fango, mi muovo, esco faticosamente dall'abitacolo, affondo nella motta e guardo preoccupato il rotino di coda. Non ha un bell'aspetto. Di tondo sembra ci sia solo un pezzetto di ruota che sporge da sotto la fusoliera; sono sicuro che l'asse è fracassato e storto irrimediabilmente.

Ma sdraiandomi nel fango e con l'aiuto di una torcia elettrica scopro che non è così, che solo un piccolo tirante si è spezzato, così che la ruota si è piegata all'indietro. Sostituisco il tirante con del cavo di nylon preso fra il materiale di emergenza nell'abitacolo, e la ruota gira di nuovo tornando nella sua posizione, pronta per altri atterraggi. La riparazione ha richiesto dieci minuti.

Ecco come erano le cose allora, Il pilota affrontava i suoi problemi via via che si presentavano, e se ne andava, senza aiuto, dovunque gli piacesse di andare.

Nell'aviazione moderna ognuno ha la sua pista, e un mucchio di gente si guadagna da vivere aiutando i piloti in difficoltà E tu, Pilota, bada a quello che fai, quando la torre di controllo ti osserva.

Che cosa penserebbero quei piloti che se ne andavano a zonzo sui prati da soli coi Parks e coi loro fratelli nei giovani anni del volo? Forse guarderebbero meravigliati le cose di oggi e i grandi aeroporti. Ma può anche darsi che, scrollando la testa un po' rattristati, se ne tornerebbero ai tempi in cui erano liberi e si arrangiavano da soli. Qui, in questo pascolo melmoso, ho seguito le loro orme. Questo è un campo da giramondo.

Qui non c'è né torre di controllo né pista, niente rifornimento di carburante e di olio, niente camionetta col *follow-me* che mi dice dove devo parcheggiare. Non c'è traccia del presente, non c'è un segno del tempo nell'aria. Se voglio, posso trovare dei punti di riferimento nelle carte e nei documenti che ho con me e dove c'è scritto 1936 e 1945 e 1954 e maggio 1964. Oppure posso bruciarli tutti. Posso bruciarli e spargere la cenere nella melma nera e versarci su altro fango ancora, e così sarei completamente solo nel tempo presente.

L'oscurità ci circonda; prendo la coperta impermeabile dell'abitacolo, la stendo per terra sotto l'ala sinistra, e ci metto sopra il sacco a pelo, che così starà all'asciutto, in tutto il campo, lungo quattrocento metri e delimitato da una foresta intatta, gli unici suoni che si sentono sono quello del sacco a pelo mentre lo srotolo e quello della carta che avvolge i sandwiches di pollo freddo.

Disteso Sotto l'ala del mio aeroplano, dormo; ma più tardi mi sveglio nel freddo della notte. Sopra di me il cielo percorre il suo gelido scuro silenzioso cammino verso i suoi segreti orizzonti. Ho osservato il cielo per ore e ore e l'ho seguito, e ho attraversato il limite degli orizzonti con lui, ma ancora non sono stanco di questo cielo mutevole, affascinante. L'aeroplano, naturalmente, è la chiave di tutto. lui che rende accessibile il cielo. Come l'astronomia senza un telescopio può essere priva d'interesse, così lo è il cielo senza un aeroplano. Si può osservarlo solo fino a che non se ne è sazi, ma quando si può partecipare, quando si può volare attraverso i castelli di nuvole di giorno e viaggiare da una stella all'altra di notte, allora si può guardare con l'occhio di chi sa e non c'è bisogno d'immaginarsi che cosa voglia dire muoversi fra quei castelli e fra quelle stelle. Con un aeroplano, si può imparare a conoscere il cielo come un vecchio amico, e a sorridere quando lo si vede. Non c'è bisogno di sollecitare la memoria, di prendere appunti. Un'occhiata attraverso una finestra, una passeggiata in una via affollata o per una strada solitaria, a mezzogiorno o a mezzanotte, Il cielo di adesso è sempre qui; mobile; e noi, guardandolo, condividiamo un po' del suo segreto.

Questa notte riposo in parte sotto una luna di farina bianca e in parte sotto un'ala di centine di legno che sorregge montanti e tiranti sui quali posa un'altra ala di centine di legno. Questo è un fatto di tanti anni fa, io riposo qui, adesso. I giramondo? Vivono con la stessa luna e con le stesse stelle. Il loro tempo non è scomparso, è ancora qui con noi.

Penso al mio nuovo biplano. Ha passato molti anni al sicuro in un hangar silenzioso, è stato custodito con molta cura, ha volato raramente. La pioggia non l'ha toccato, né il sole, né il vento. Ed eccolo qui nel fango di un prato in una notte fredda, impiastrato da un miscuglio di terra e di acqua, con le ali imperlate di rugiada. Intorno a lui non c'è l'hangar buio, ma il cielo e le stelle. Se sapesse dove si trova il suo biplano, Evander Britt rabbrividirebbe e chiuderebbe gli occhi per non vedere. L'ultimo Detroit-Parks P-2A in grado di volare, l'ultimo esemplare, di valore inestimabile; e mi dite che stanotte è NEL FANGO?

Non posso fare a meno di sorridere. Perché credo sinceramente, senza malignità, che lui sia più felice qui. È stato costruito per i prati e per il fango; il progettista che lo disegnò sulla carta aveva in mente i prati, il fango e le notti sotto le stelle. Fu disegnato perché si guadagnasse da vivere facendo provare l'emozione del volo alla gente che prendeva su nei prati e nei crocevia, nelle fiere paesane d'estate, o viaggiando da un posto all'altro con un pittoresco circo viaggiante dell'aria. È stato disegnato per volare.

Le pagine del libro di bordo, ora sepolto sotto la borsa degli utensili e i rotoli di corda, sono un documento di volo, un ricordo scritto su fogli di carta a righe.

«DATA: 14 maggio '32, DURATA DEL VOLO: 10 mm. NUMERO DEI PASSEGGERI: 2.» Una pagina dopo l'altra di voli da cinque e dieci minuti, giusto il tempo per decollare, fare un giro del campo e atterrare. Di quando in quando, nella colonna OSSERVAZIONI: «Totale dei passeggeri trasportati fino ad oggi: 810». Dopo alcune pagine: «Totale passeggeri: 975». Fra l'una e l'altra di queste registrazioni, qualche breve nota da cui si deduce che non tutti gli atterraggi andarono lisci. «Smontata e raddrizzata l'elica», «Riparato bordo esterno dell'ala», «Sostituito rotino di coda». Nel settembre 1939: «Passeggeri: 1.233» e l'annotazione successiva: «Aereo approntato per il ricovero definitivo.»

Evander Britt aveva detto che, se non fosse riuscito a venderlo, lo avrebbe ceduto al Museo Nazionale Aeronautico, quale ultimo velivolo di quel tipo, simbolo del suo tempo.

E tu, che cosa avresti preferito, aeroplano? Dei pavimenti di linoleum lucidi e una esistenza protetta da cordoni di velluto rosso, o le incertezze degli atterraggi nel fango sotto la luna, delle eliche storte o dei bordi delle ali ammaccati?

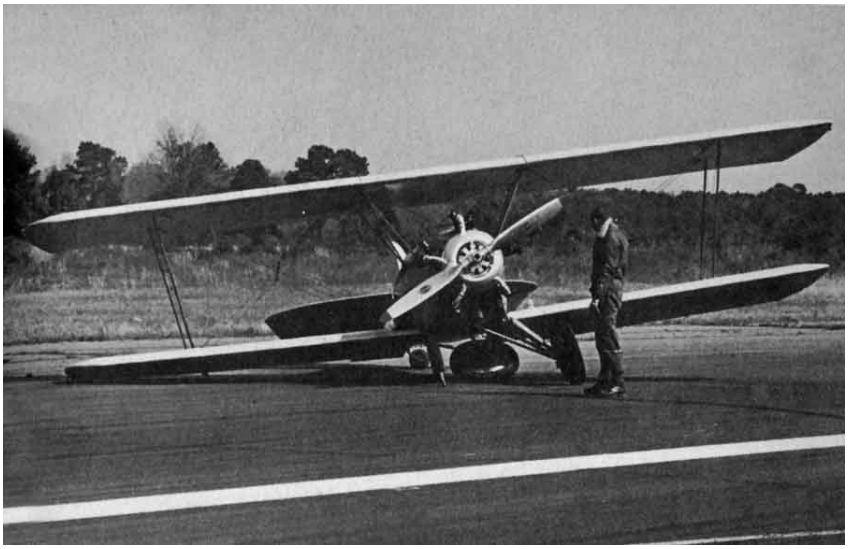
Un bel quesito anche per il pilota. Anche per lui ci può essere la sicurezza dei pavimenti lucidi e dei cordoni di velluto. Non c'è alcun bisogno che se ne vada rombando per il cielo, affrontando mille incertezze, quando può starsene per sempre al sicuro dietro una scrivania. Ma per avere questa sicurezza c'è solo un sacrificio da fare. Per starsene al sicuro, basta che rinunci a vivere.

Nella sicurezza non ci sono paure da dominare, ostacoli da superare, pericoli ululanti in agguato dietro la siepe dei nostri errori. Se lo desideriamo, cordoni di velluto e una sola parola sulla parete: «Silenzio».

La bruma è salita dalla terra umida del campo, che sotto la luna è un campo di lana di vetro scintillante. A che cosa assomiglia? A che è paragonabile? Ci penso a lungo, e alla fine scopro che non è paragonabile a nulla di ciò che ho conosciuto fin qui. Un aeroplano insegna molte cose, ma finora lo avevo sempre imparato su in aria,volando. Quando l'apparecchio era a terra, la lezione era finita. Ma questa notte, in un campo senza nome del North Carolina, steso sotto l'aeroplano gigantesco, che getta un'ombra nera e silente sul mio sacco a pelo, io sto ancora imparando. Non smetterò mai di imparare dagli aeroplani? Come può esserci tempo domani per un'altra lezione?

Il biplano è lì sereno e impassibile. Sembra molto sicuro che domani ci sarà tempo per un'altra lezione.

3



Le avventure cominciano con il sole. Quando la foschia si è dissipata e il fango si è seccato sulle ali, il biplano e io cominciamo la nostra prima giornata completa insieme. L'unico rumore che si sente nel prato è quello inconsueto dei cilindri 1-3-5-2-4, lento dapprima e poi più veloce mentre l'elica scintillante comincia a girare.

Percorro a piedi il tratto di campo davanti all'aereo, togliendo rami d'alberi e pietre, e prendendo nota delle buche che potrebbero creare qualche difficoltà. La prima fase del decollo, prima che il peso passi dalle ruote alle ali, è critica.

Il rumore dei cilindri 1-3-5-2-4 diventa sempre più debole via via che mi allontano, una macchina da cucire silenziosa che lavora tranquillamente per suo conto. Se qualcuno volesse, potrebbe saltare sul biplano, spingere la manetta e partire. So che il campo è deserto, tuttavia mi sento più tranquillo quando torno indietro e mi metto a trafficare più vicino al biplano.

Ripongo il sacco a pelo nella guaina stretta e morbida e lo assicuro con delle cinghie nell'abitacolo anteriore, mentre la raffica di vento mi investe di nuovo dandomi una sensazione familiare; siamo pronti a dire addio a quel prato che ci è stato amico e ci ha protetti.

Gli occhi dell'immaginazione vedono la bandierina a scacchi che si abbassa e l'ordine: Vai! Sono al centro di un rombante emisfero di 1-3-5-2-4, a 1750 giri al minuto; il biplano si muove sobbalzando, dapprima lentamente, sulle pesanti ruote, poi più rapidamente. Salta da una gobba del terreno a un'altra più piccola. In un primo momento guazza nel fango, poi lo fa schizzare via, lo spruzza in alto, lo sfiora, e infine lo lascia, vellutato e intatto, proiettandovi sopra una tremula ombra nera.

Addio, prato.

Una linea ferrata corre verso est, e lo stesso fa il muso del Parks. A causa della decisione di compiere il volo da costa a costa, a causa della umana debolezza di voler sistemare tutto in pacchetti ben confezionati con bei fiocchi colorati, voliamo verso est per andare a ovest. Per seguire un capriccio intangibile e invisibile, un vecchio biplano molto visibile e molto tangibile ronza e vibra nel cielo, al di sopra di una strada ferrata, in direzione dell'Oceano Atlantico.

Davanti a noi, il sole sorge da un mare dorato. La strada ferrata non mi serve più come riferimento; ora mi oriento non sulle monotone rotaie ma su una stella abbagliante.

A volte nell'aria intorno a me ci sono tanti simboli che è sorprendente come riesca a badare al volo, lo stesso divento un simbolo. Ed è una sensazione straordinaria, perché in questo momento ho davanti a me tanti segni, che posso scegliere con cura quello che mi sembra migliore e più adatto a questo giorno e a quest'ora. E sono segni buoni, e reali.

Cosa posso essere, in questo momento? Per quella parte di me che si tiene prudentemente a debita distanza dai segni, o sono il possessore del Brevetto di Pilota Civile 1393604, con la qualifica di istruttore di volo, abilitato al volo strumentale e al pilotaggio di aerei con uno o più motori. Per questa parte di me, io mi trovo a miglia 5,27 dal radiofaro onnidirezionale di Wilmington, sulla radiale 263 gradi, quota metri 653, alle 11.18 Tempo Medio di Greenwich, il ventisettesimo giorno di aprile del millenovecentosessantaquattresimo anno del Calendario Gregoriano.

La fusoliera dell'aeroplano che piloto è dipinta in vermiglio Stearman, numero di catalogo Randolph 1918, le ali e la coda sono giallo Champion, numero di catalogo Randolph sconosciuto ma registrato da qualche parte con molta meticolosità e precisione su polverosi registri in un cassetto dimenticato in una soffitta disabitata lontano oltre l'orizzonte. Un aeroplano molto preciso, con tutti i suoi bulloni e i suoi giunti e i suoi ammennicoli. Non solo Detroit-Ryan Speedster, Modello Parks P-2A, ma numero di serie 101, numero di immatricolazione N499H, costruito nel dicembre 1929, e riconosciuto idoneo alla navigazione nel gennaio 1930 con Certificato di Navigabilità 276.

Separati dai segni significativi, ma con tutte le nostre targhette, l'aeroplano e io diventiamo macchine molto complesse e scostanti. Ogni bullone, ogni cavo del motore e dell'aeroplano ha un numero di catalogo, un numero di serie, un numero di partita. Prendi una lente d'ingrandimento, gratta via la vernice, ed ecco lì i nostri numeri, incisi, Insignificanti. Quando uno vive fra i segni, allora ci sono conflitti e sfumature di segni e ci sono segni nei quali i fori non sono allineati e che non possono essere imbullonati insieme. Uno sta al sicuro, con i numeri di serie, in un mondo di assoluta tranquillità. Niente conflitti. Niente si muove.

Ma io mi sto muovendo adesso, e così voglio scegliere con attenzione un segno fatto su misura che si adatti al mio aeroplano e uno che calzi bene sulle mie spalle.

Poiché la giornata è limpida, biplano, e promette bene, proponiamo il segno della gioia. Come funziona? Sta' a sentire: la gioia cerca il sole, e le prime ore del mattino. La gioia si muove con diletto, correndo verso il punto in cui l'oceano è d'oro e l'aria frizzante e fresca. La gioia gusta l'aria liquida che schizza sul casco di cuoio e sugli

occhialoni abbassati. Gode di quella libertà che si può trovare e conquistare solo in cielo, dal quale non si cade purché ci si muova. E muovendoci vinciamo, e la gioia è perfetta anche nella vernice vermiglio Stearman numero 1918.

Ci risiamo, figliolo. Ecco l'io pratico che parla, l'io che non ama i simboli, l'io controllato, solenne. Ci risiamo. Tutto quello che vogliamo fare è portare questa cosa sull'Atlantico a pelo d'acqua, tanto da poter dire che ce l'abbiamo fatta, e poi punteremo a ovest. Ricordati il motore. Potrebbe piantarsi.

Come è possibile, mi chiedo, che io sia così sicuro, così egocentricamente certo di tenere tutto sotto controllo? Non lo so, ma il fatto è che lo sono, mentre volo. Quelle nuvole, per esempio. Altri possono passarci in mezzo, ma io sono quello che le presta al mondo. Quelle chiazze di luce sul mare, quelle strisce di fuoco del sole nascente, la fresca brezza e il caldo, tutto questo è mio. Perché sicuramente non esiste al mondo una persona che conosca e ami tutto questo come me. Eccola, la fonte della fiducia e del potere. io sono il loro unico erede, colui che può far librare un aeroplano nel cielo e sentire, mentre le nuvole turbinano sotto di lui, che è di nuovo, veramente a casa.

Alza gli occhi, quando al mattino il sole sorge fra le nuvole, o quando alla sera si corica. Non sono migliaia di frecce d'oro oblique? Non è abbagliante, come una colata di fuoco nascosta? Questi sono gli spettacoli che offre il mio paese, visti dal basso, così luminosi e caldi e pieni di bellezza quando le nuvole che non possono contenere quella colata d'oro che è in alto ne riversano sulla terra una parte piccolissima.

Il rumore di quattro cilindri, o di cinque, o di sette, sopra le nuvole, viene da una macchina alata che è immersa in una luminosa meraviglia. Essere quassù e volare con questa creatura è come vedere una visione, perché le ali di un aeroplano all'alba sono d'oro battuto, che si trasforma in un argento scintillante se azzecchi la giusta angolazione, e sulla cappottatura e davanti al parabrezza danzano scintille di diamanti. E dentro, c'è un pilota che guarda. Che puoi dire, vedendo tutto questo? Non dici niente, e dividi con un altro uomo in un altro abitacolo un momento di silenzio.

Perché quando un uomo vede tutto ciò, quando questa magnificenza investe l'aeroplano e l'uomo che lo guida, non c'è posto per le parole. Affascinato dagli spazi, se dovesse parlare di questa bellezza e di questa gioia giù sulla terra, nella città, fra le mura di mattoni e la gente ben educata, egli si sentirebbe goffo e fuori posto. Un pilota non può parlare delle meraviglie del cielo nemmeno all'essere più amato.

Quando il sole è alto, svanito l'incantesimo, viene a mancare il carburante. L'ago bianco è nella posizione E, il piccolo galleggiante smette di ballonzolare, la spia rossa del minimo si accende sull'indicatore. E dopo un minuto o cinque o dieci le gomme si posano di nuovo sull'erba con un colpo sordo o strisciano con uno stridore e una nuvoletta di fumo bluastro sul cemento di una pista dimenticata. Missione compiuta, volo concluso. Registrare un'altra ora: matita e libro di bordo. Ma anche se siamo di nuovo coi piedi sulla terra e sentiamo intorno a noi il silenzio innaturale di un mondo senza motori, bisogna rifornire i serbatoi, riempire un'altra pagina del giornale di bordo.

Per un pilota, la cosa più importante del mondo è volare. Dividere questa gioia è un dono inestimabile. In questo è la chiave del comportamento talora inconsulto dei giovani piloti. Volano sotto i ponti, sfiorano i tetti delle case, si esibiscono in loopings e in rollate a un'altezza dal suolo molto inferiore ai limiti di sicurezza. Sono loro a dare le maggiori preoccupazioni ai centri di addestramento dell'Aeronautica Militare, perché un comportamento del genere dimostra mancanza di disciplina, e qualche volta significa la perdita dell'allievo e del velivolo. Ma quello che hanno in mente questi ragazzi è solo il desiderio di dividere la loro gioia con coloro che amano, di dividere una verità. Giacché i piloti vedono talvolta oltre la cortina, oltre il velo di velluto impalpabile e scoprono la verità che c'è oltre l'uomo, la forza che c'è oltre l'universo.

Nella trama scintillante sono intessuti quattro miliardi di vite. Di quando in quando, un uomo vede un certo baluginìo oltre la cortina e si tuffa negli abissi della realtà. Noi che stiamo lì a guardarlo rimaniamo interdetti per un attimo, poi torniamo ai nostri posti all'incrocio dei fili dell'ordito e della trama di una scintillante illusione.

Infatti, anche da un aeroplano la nostra visuale è spesso imperfetta. Grazie al progresso tecnico, agli abitacoli chiusi, agli strumenti di navigazione, alla radio e alle nuove apparecchiature elettroniche, quello di volare è diventato un problema, la cui soluzione è sempre più a portata di mano del pilota. Una deviazione della rotta? Te la indica un ago, che rileva gli errori, e tutto quello che il pilota deve fare è guardare in un quadrante di vetro da tre pollici. Vuoi sapere che tempo troverai? Sintonizzati su una data frequenza, chiama una stazione meteorologica e chiedi le informazioni che ti servono. La velocità dell'aereo diminuisce e si avvicina alla velocità di stallo. Una luce rossa si accende sul cruscotto, suona un segnale di avvertimento. Guardiamo il cielo solo quando abbiamo tempo per goderci lo spettacolo, e se la vista di quello spettacolo ci annoia possiamo fare a meno di guardar fuori dal momento del decollo a quello dell'atterraggio. È a questo modo di volare che si riferiscono i fabbricanti di simulatori di volo quando dichiarano: «È impossibile per l'allievo distinguere il simulatore dal volo vero e proprio!» Ed è così. Coloro che concepiscono il volo come un certo numero di ore passate a tener d'occhio la strumentazione di un cruscotto, non possono capire la differenza. L'unica cosa che manca è il vento, Il colore del sole. I canyons di nubi e le bianche pareti perpendicolari che sfiorano i bordi delle ali, Il crepitio e le sferzate della pioggia, il freddo gelido dell'alta quota, il mare di luce lunare nel suo letto di nebbia, le stelle fisse e gelide, nella notte.

Ecco. Il biplano. È la via migliore? Se la velocità del Parks diminuisce troppo, non ci sono segnali acustici o spie che ti avvertano. Solo una vibrazione della cloche, ed ecco che si trasforma in una macchina restia ad ogni controllo, in una macchina più pesante dell'aria. Bisogna fare attenzione ed essere pronti appena si sente la vibrazione. Bisogna guardar fuori, perché fuori è il volo, il movimento attraverso l'aria, e bisogna conoscerlo. Soprattutto conoscerlo.

Navigare vuol dire occhialoni abbassati e guardare giù fuori bordo, attraverso i vortici d'aria. La strada ferrata: ecco. Ma il lago, ci dovrebbe essere un lago qui. Forse ci sono venti di prua...

Il controllo del tempo è un pensiero costante. Le nuvole si ammassano e si gonfiano, abbassandosi sulle colline. Sciabolate di pioggia dove prima non pioveva. Che fare, pilota, che fare? Oltre le colline, può darsi che le nuvole si diradino, o che si spezzino. Però, oltre le colline, le nuvole possono anche abbassarsi fino a sfiorare le cime erbose e a inzupparle di pioggia. Le colline sono bare verdi per gli aeroplani e per i piloti che sbagliano i calcoli. Attento alle colline quando la bruma grigia e fredda ti si para davanti agli occhi.

Decidi, pilota. Atterrare adesso? Scegliere il prato per un atterraggio morbido con la certezza di vivere a lungo? O andare avanti, nel grigio? Questo è il volo: decidere. E sapere che prima o poi un aeroplano deve sempre fermarsi.

Viriamo a sud, il Parks e io, per seguire la costa atlantica. La spiaggia è ampia, dura e deserta, e gli unici rumori sono il sibilo del vento, il frangersi delle onde, il grido di un gabbiano e il rombo di un aeroplano che la sorvola. L'aria è salmastra, e spruzzi di acqua salata si avventano contro le grandi ruote del biplano. Qui possiamo volare comodamente per un centinaio di miglia con le ruote che sfiorano le creste delle onde, perché la vecchia regola dell'aviatore - essere sempre in grado di atterrare senza danno se il motore si pianta, è soddisfatta dall'ampia striscia di sabbia morbida che abbiamo sulla destra. Non c'è garanzia migliore per un pilota che quella di avere un terreno spianato a portata di mano. Il terreno spianato vuol dire tranquillità di spirito e serenità in ogni situazione. Se il motore si pianta, buttati in una corrente discendente, buttati in un turbine sulla scia del tuono. Se vicino c'è un pezzo di terreno spianato, il pilota non ha di che preoccuparsi. Un giro per perdere quota, una leggera impennata e aeroplano e pilota possono atterrare dimenticando la condizione e l'esigenza del moto continuo. Volare su un terreno piano significa volare senza costrizioni, ed è il modo di volare più riposante che un pilota possa conoscere. E ora da un orizzonte all'altro fin dove può spingersi il mio sguardo c'è l'ampia, liscia spiaggia del South Carolina

Curioso, però, il biplano non sembra in palla: come se non fosse contento di essere qui. Sembra che abbia un presentimento, una sorta di diffidenza che annulla perfino la sicurezza della spiaggia sconfinata. Che cosa c'è che non va? Diamine, è che non sono ancora abituato a lui, come lui non è abituato a me. Ci vorrà tempo, ci vorranno alcune ore per sorvolare questa spiaggia e goderla in tutta la sua estensione.

Una piccola baia, con una vela solitaria che va pigramente alla deriva. Passiamo rombando sull'albero, un rapido saluto con la mano al timoniere e il tempo appena di cogliere il cenno di risposta.

Ora i contorni della terra e della spiaggia mi sono familiari. So che fra poco ci dovrebbe essere a destra una palude, e infatti a destra c'è una palude. Come faccio a saperlo? Una mappa non può darti questa conoscenza, perché le linee nere e colorate, a meno che tu non le abbia studiate e non ci abbia lavorato su con l'immaginazione, sono soltanto linee di inchiostro nero e colorato. E invece tutto questo mi è familiare, la falcatura della spiaggia, la palude.

Ma certo! Ci sono già stato! Ho sorvolato proprio questo tratto di spiaggia; e la vaga sensazione di conoscerla e insieme la sensazione di conoscerla familiarmente

derivano da un diverso punto di vista. Ho già sorvolato questa spiaggia, ma a un'altitudine di gran lunga superiore a quella che il biplano potrà mai raggiungere, da più di dodicimila metri, e ho visto questi stessi luoghi e ho notato con soddisfazione che la mia velocità al suolo era di 960 chilometri l'ora. Erano altri tempi, era un altro aeroplano. Bei tempi, quelli. Quando ti allacciavi le cinture di sicurezza nell'abitacolo di un caccia da tredici tonnellate e cavalcavi sul rombo incandescente di un motore a turbina. Su in cabrata, giù in picchiata attraverso la barriera del suono. Una bella vita, ed è stato triste lasciare i prestigiosi caccia e le loro alte velocità. Ma ho chinato il capo davanti alle circostanze, ho tirato le redini e mi sono lasciato alle spalle l'era della velocità supersonica.

Tuttavia i cieli sono sempre gli stessi, quale che sia il veicolo. Abbandonata la turbina vorticosa sul retro e tornato all'elica che gira davanti alla carlinga, scopro che l'unica vera differenza è che un rifornimento di carburante dura tre volte di più e che invece della velocità ho conquistato il tempo, e un nuovo genere di libertà.

Improvvisamente, sulla spiaggia sotto un biplano in una alba nel mondo di oggi, una casa. Due case. Cinque, e un pontile di legno che si protende nel mare. Una torre serbatoio, e un nome, CRESCENT BEACH. Siamo arrivati. E ora di fare rifornimento e di mangiare un sandwich.

Tuttavia, avverto di nuovo il presentimento, la riluttanza nelle strutture di legno e di stoffa e una vibrazione della cloche.

L'aeroporto ha una sola pista, una pista di duro cemento non lontano dalla torre serbatoio. Il vento soffia dal mare, attraverso la pista. Terminologia ufficiale: vento laterale. Conosco le storie dei vecchi piloti. Mai atterrare con vento laterale, si dice, e si raccontano storie dei tempi in cui un atterraggio in queste condizioni era un errore imperdonabile e che si pagava a caro prezzo.

E per un momento dimentico il tempo. L'aeroporto è nel 1964 e io Sto volando nel 1929.

Andiamo, aeroplano, preparati. Il Parks si sente fragile e irrigidito, e io muovo il timone di qua e di Là per farlo sciogliere. Lui cerca di ricordarmi le vecchie storie. Per lui i venti laterali sono come il fuoco per i cavalli da corsa, e io lo sto guidando, lo sto spingendo in mezzo al fuoco e alle fiamme, preoccupato solo del carburante e dei sandwiches.

Ottanta miglia l'ora, in linea sulla pista. A regime ridotto, il Parks si dispone passivamente in direzione del suolo. Mi chiedo perché debba sentirsi così privo di vita. Andiamo, dunque, amico mio. Fra un minuto ti berrai una bella tanica di benzina rossa e fresca a ottanta ottani.

Le ruote toccano dolcemente il cemento a settanta miglia l'ora e, con la coda in alto, rallentiamo sulla pista i cui bordi appaiono ancora indistinti. Alla fine la coda perde velocità e il rotino tocca stridendo la superficie ruvida. E qui ci aspetta l'inevitabile. A trenta miglia l'ora, il biplano, contro la sua e la mia volontà, comincia a girare nel vento. Manovro prontamente il timone, ma non serve, e il Parks gira sempre più forte nel vento. Schiacciare a fondo il freno opposto... ma il momento in cui il freno avrebbe potuto servire a qualche cosa è passato e un mostro afferra il biplano oscillante e lo costringe a una violenta derapata. Con un grande stridore di

gomme, giriamo bruscamente e scivoliamo di lato sulla pista. Uno stridore, l'orizzonte che si oscura tutto intorno, un colpo secco come di pistola dalla gamba di forza destra, tutto in mezzo secondo. Mentre siedo impotente e inebetito nell'abitacolo tenendo fermo il timone in direzione opposta, una ruota si spezza, si piega sotto l'aereo. Immediatamente un bordo del l'ala struscia sul cemento, facendo schizzare tutt'intorno scintille e schegge che vanno a unirsi al fumo bluastro della gomma bruciata. Raschiando e strisciando sul cemento, il biplano viene frustato ancora una volta, duramente, dal suo vecchio nemico, il vento laterale.

Poi tutto è tranquillo, ad eccezione del motore che ansima e subito si spegne quando tolgo i contatti.

Pazzo che sei.

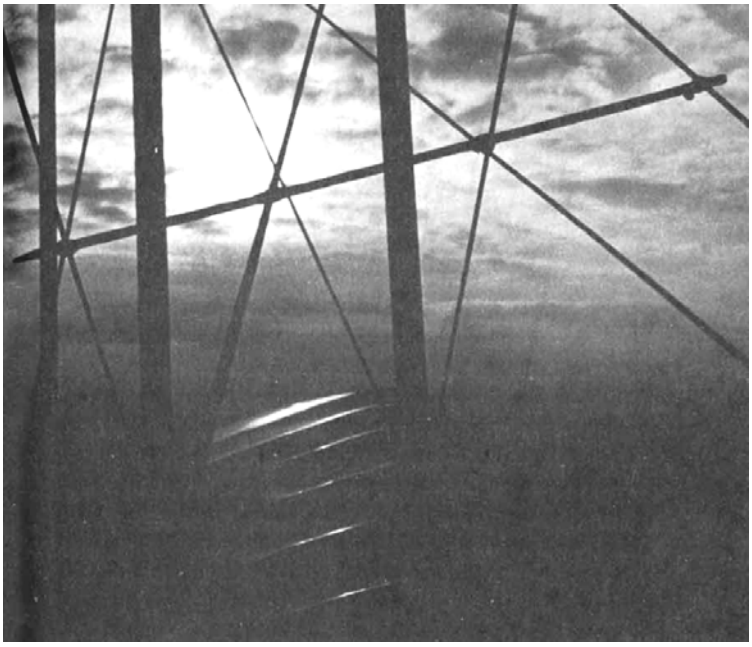
Stupido idiota, pilota con un cervello di gallina, sei una scarpa. Idiota, pazzo, cretino..., tu l'hai fracassato! Guarda che hai fatto, idiota, pazzo! Esco lentamente dall'abitacolo. É stato tutto molto rapido, molto improvviso, e ho distrutto un aeroplano perché non ho dato retta alle vecchie regole. Il millenovecentoventinove non ha niente a che vedere con l'oggi. Sono due mondi infinitamente distanti. Pazzo. La ruota destra è schiacciata sotto l'aeroplano e spaccata in due. Idiota. L'estremità dell'ala destra è a brandelli, il longherone posteriore è incrinato. Ottuso stupido imbecille. Ho costretto con la forza il millenovecentoventinove a rivivere nel presente, e questa forza è stata sufficiente a spezzare i bulloni di acciaio al carbonio della gamba di forza destra, a piegare, come fossero di argilla, quei piccoli cilindri che fino a poco fa servivano a qualche cosa. Zoticone buono a nulla.

Lacrime di benzina gocciolano giù dal motore. Tutto è molto tranquillo sulla pista. Il vento laterale sibila indifferente, ormai estraneo alla faccenda.

Gli inservienti dell'aeroporto, che hanno udito lo schianto, arrivano dall'hangar con un camion e un argano, alzano il muso del biplano e mi aiutano a trainarlo al riparo di una tettoia. Gli mettono sotto un grande martinetto per rimpiazzare la ruota mancante e la gamba spezzata.

Poi se ne vanno e io rimango solo col biplano. Qual è la lezione, aeroplano? Che cosa dovrei imparare qui? Non c'è risposta. Fuori, il cielo si fa scuro, e dopo un po' comincia a piovere.

4



«E tutto qui il danno?» É il colonnello George Carr che parla e le sue parole echeggiano nell'hangar. «Da quello che mi aveva detto Evander, credevo che lei avesse DANNEGGIATO qualcosa! Corpo d'una bombarda, ragazzo, domani a mezzogiorno le faremo riprendere il volo!»

George Carr. Un insieme di lettere che designano un volto segnato dalle intemperie sotto una massa di capelli grigi arruffati e due occhi di un azzurro caldo che hanno visto lo scorrere di molti anni, e molti, moltissimi aeroplani.

Non è stata un'impresa facile, questa mattina, avere la comunicazione con Lumberton.

«Evander, sono a Crescent Beach.»

«Mi auguro che stia bene» disse Evander Britt. «Le piace volare col nuovo aeroplano? Continua a piacerle?»

Gli fui grato per quella domanda diretta. «Mi piace molto, Van. Ma non credo che lui vada pazzo per me.»

«Che vuoi dire?» Se la mia telefonata gli aveva fatto sospettare che qualcosa non andava, ora ne aveva la certezza.

«Ho fatto una specie di giravolta sulla pista, cercando di atterrare con vento laterale. Una gamba di forza e una ruota sono partite, un'ala si è danneggiata piuttosto seriamente. Mi chiedevo se lei non avesse per caso una gamba di forza e una ruota di ricambio.» Ecco. É fatta. Qualsiasi cosa mi dica lui ora, me la merito. Le cose peggiori, me le merito tutte. Strinsi i denti.

«Oh... no...»

Per un momento ci fu un silenzio di tomba, quando Si rese conto di aver consegnato il suo aeroplano all'uomo sbagliato, a un ragazzaccio presuntuoso e avventato che non sapeva nemmeno che cosa volesse dire guidare un aeroplano o che cosa fosse un pilota, Il silenzio non era piacevole.

«Va bene.» Era di nuovo vispo e amichevole, si dava da fare per cercare di risolvere i miei problemi. «Ho da parte delle gambe di forza, che le posso dare. E anche delle ali. Se ne ha bisogno. Ha rotto la ruota, vero?»

«La destra. Forse il pneumatico è utilizzabile, ma per la ruota non c'è niente da fare.»

«Ruote non ne ho. Forse Gordon Sherman, a Asheville, può prestargliene una per arrivare a casa. Gli telefono subito e se ce l'ha faccio un salto da lui a prenderla... Non so come faremo se non dovesse averla. Quelle grosse ruote sono più introvabili dei denti di gallina. Appena avremo finito di parlare, chiamerò George Carr. E lui che ha messo a punto il Parks e lo ha collaudato prima che lo vendessi a lei. Se c'è qualcuno che può mettere a posto il Parks, quello è lui. Se Carr verrà giù, caricherò sulla sua macchina la gamba di forza e la ruota. Vorrei venire anch'io, ma domani ho una causa in tribunale e non posso assentarmi. Ha fatto mettere l'aeroplano in un hangar, vero?»

«Sì.»

«Benissimo. Qui piove e mi pare che la pioggia si sposti da quella parte. Non vorrei che si bagnasse.» Fece una pausa. «Se vuole indietro il suo Fairchild, mi consideri disponibile.»

«Grazie, Van. Ma quest'aeroplano ce l'ho da poco. Tutto quello che devo fare è imparare a pilotarlo.»

George Carr era arrivato tre ore dopo, con i tergicristalli che stridevano sul parabrezza investito dalla pioggia.

«Perché non toglie la tela tutto intorno a quell'alettone, in modo che ci si possa lavorare un po' più comodamente? Mi dia una mano, tiri anche quel pannello sotto l'ala.»

Il colonnello lavora allegramente, perché gli piace lavorare intorno agli aeroplani. Gli piace vederli tornare a nuova vita sotto le sue mani. Sta battendo un martello di legno rivestito di pelle su un braccio contorto per raddrizzarlo. Bang, bang, i colpi rimbombano nell'hangar.

«... di solito la domenica uscivo col mio vecchio Kreider-Reisner 31, e atterravo sui crocevia in campagna. La gente, per la maggior parte, non aveva mai visto un aeroplano da vicino, e meno che mai ci era montata.» Bang. Bang bang bang. «Eh, sì. Per un certo tempo quella è stata una gran bella vita.» Bang-bang-bang.

Mentre lavora, continua a parlare di un mondo che io comincio appena a conoscere. Un mondo nel quale un pilota deve essere sempre in grado di riparare il suo aeroplano, altrimenti non volerà mai più. Parla senza nostalgia e senza smanie dei tempi passati, come se in realtà non fossero passati affatto, come se, appena rimessa la ruota al biplano, dovessimo avviare il motore e dirigerci verso un crocevia

o un prato fuori di città, per far volare la gente che non ha mai visto un aeroplano da vicino, e meno che mai ci è montata.

«Mi pare che dovrebbe andar bene.» L'incernieratura dell'alettone è tornata bella liscia come il piantito di cemento di un hangar. «Più robusto di prima. Lavorato a freddo, capisce?»

Forse non sono nato troppo tardi, dopo tutto. Forse non è troppo tardi per imparare. Sono cresciuto in un mondo di aeroplani con le stelle bianche dell'aviazione militare sulle ali e la scritta U.S. AIR FORCE verniciata sulla fusoliera; di aeroplani riparati da specialisti, in base alle istruzioni T.O. 1-F84F-2; di procedure di volo prescritte dal Regolamento dell'Aeronautica Militare 60-16; di norme sul comportamento stabilite dal Codice Generale Militare. In questo mondo non c'è alcun regolamento che consenta al pilota di ripararsi il suo aeroplano, perché ciò richiede una schiera speciale di tecnici con tutta una serie di graduatorie e di qualifiche. Nell'aviazione militare gli aeroplani e le parti di aeroplani raramente vengono riparati: si preferisce sostituirli. La radio non funziona perfettamente durante il volo? Rimedio: smontarla e sostituirla. Un motore riscalda troppo? Smontarlo e sostituirlo. Una gamba del carrello cede dopo un atterraggio? Paragrafo 26: togliere l'aeroplano dal servizio.

E qui c'è George Carr, giramondo, meccanico, con in mano un martello di legno ricoperto di pelle, che dice che tutto sarà più robusto di prima. Imparo che la riparazione o la ricostruzione di un aeroplano, o di un uomo, non dipende dalla condizione dell'originale. Dipende dall'atteggiamento con cui il lavoro viene intrapreso. Le parole magiche: «Tutto QUI il danno?» un atteggiamento adatto, e il vero lavoro di ricostruzione è compiuto.

«Gordon Sherman le ha prestato una ruota del suo Eaglerock perché lei possa tornare a casa; 'Vander Britt l'ha messa nel bagagliaio della macchina.» Ora è alle prese con un grosso bullone della gamba di forza. «Faccia una cosa... porti la ruota.., giù alla stazione di servizio.., e veda se possono montarci il pneumatico.»

Semplicissimo. Gordon Sherman gli presta una ruota. Una rara, vecchia ruota di alluminio 30 per 5, di quelle che non si costruiscono più da trent'anni e che non verranno costruite mai più. Prestata da un amico che non conosco. Forse Gordon Sherman ha pensato a come si sarebbe sentito lui se, lontano tante migliaia di chilometri da casa, avesse avuto bisogno di una rara, vecchia ruota per il suo Eaglerock. Forse ha delle ruote di riserva. Forse la sua cantina è piena di ruote di alluminio 30 per 5. Ma in questo momento a Gordon Sherman va il ringraziamento silenzioso di un amico che non ha mai conosciuto e che lo ringrazierà, in silenzio, ancora per molto tempo.

Il colonnello George Carr lavora fino a notte inoltrata sotto le luci verdi fluorescenti dell'hangar di Crescent Beach, South Carolina. Lavora e dà istruzioni e io imparo da lui fino all'1.30 del mattino. All'1.30 del mattino il biplano è rattoppato e pronto a volare.

«Domani dovrà riportarlo nel North Carolina,» dice, sogghignando, e ignorando che all'1.30 del mattino una persona dovrebbe essere stanca morta, pronta per

addormentarsi di botto, «dove completeremo la riparazione. C'è della tela da qualche parte, laggiù in magazzino, e della colla. Incollare sarà compito suo.»

A posto. Carica in macchina la sua tintinnante cassetta degli attrezzi, pesante come un macigno, sistema con cura accanto a sé la ruota spezzata e con un cenno della mano scompare nel buio, diretto a Lumberton. Se ne va, per il momento, un insegnante di assoluta fiducia. Sparisce una finestra aperta su quello che, fin quando non la sapremo più lunga, continuiamo a chiamare il passato. Quando lui arriva a casa, io dormo già sul pavimento dell'hangar, dopo aver passato mezz'ora ad ascoltare la pioggia, pensando che ci sono da fare solo quattromiladuecento chilometri.

La mattina dopo, un biplano rattoppato, con la tela gialla tenuta insieme qua e là da pezzi di nastro adesivo rosso chiaro, decolla da Crescent Beach e, seguendo dall'alto un fiume, una strada, una strada ferrata, arriva nuovamente a Lumberton, North Carolina.

Viro controvento, tocco l'erba, parcheggio nell'hangar dove mi aspetta il colonnello, che sta preparando tela e colla.

Evander Britt si affretta a ispezionare l'ala rattoppata prima ancora che l'elica sia ferma; fa scorrere leggermente la mano sul nastro adesivo, per sentire se ci siano centine rotte.

«C'è una centina rotta qui, Dick.»

«Lo so.»

«E vedo che ha fissato una piastra sulla gamba di forza. E lì che si è incrinata, vero? Una piccola incrinatura, nel punto in cui ha cominciato a cedere prima che il bullone si spaccasse. Ci ho saldato quella piastra e non dovrebbe incrinarsi più.» Mentre parliamo, non mi sento gravare sulle spalle il peso della colpa. Lo sento quando Evander Britt sta zitto e guarda il biplano.

«Se vuole riprendersi indietro il suo Fairchild...»

«Evander, io voglio questo aeroplano e so di non meritarlo. Lo farò volare fino a casa anche se mi ci volesse un anno, anche se dovessi raccoglierne i pezzi in una cassa per portarli fino in California.» Forse, non è una frase molto felice. Dopo questo inizio, le probabilità che ho di raccoglierne i pezzi per portarli nell'Ovest sono molto maggiori delle probabilità che il biplano voli fin là con le sue forze. quasi certo che l'avvocato preferirebbe riavere il suo aeroplano nell'hangar piuttosto che saperlo in giro per il paese in balia di un pilota inesperto. É più che quasi certo. É certissimo.

«Be', se lei vuole... » dice, guardando ancora l'ala rattoppata. «Figliolo, al telefono mi ha fatto l'effetto di un pulcino bagnato. Proprio, un povero pulcino bagnato. Come se tutto il mondo le fosse caduto addosso.»

«Certo non ero molto felice. É stata una stupidaggine, cercare di atterrare con quel vento. Veramente una stupidaggine.»

«Non se la prenda troppo, figliolo. Sono cose che capitano. Ora venga, si rimbocchi le maniche e aiutiamo George a farlo tornare meglio che nuovo.»

Imparo come si riparano gli aeroplani di legno e tela. Il colonnello mi mostra come si taglia una toppa di tessuto di cotone Tipo A, e come si sfrangiano i bordi, e come la si attacca spianandola sull'ala con colla trasparente, e come la si fa asciugare

e come la si smeriglia per renderla liscia. Un'altra mano di colla trasparente, un'altra smerigliatura. Poi colla colorata e smerigliatura, e poi ancora e ancora, fino a che non si può più distinguere la toppa dal resto del tessuto. Dopo molte toppe, con l'aereo finalmente a posto e meglio che nuovo, siamo arrivati al pomeriggio e al momento di puntare il muso verso ovest e di volare.

«Quanto le devo, George?» È un momento difficile, quando bisogna parlare di affari, e le cose imparate e l'amicizia e il lavoro fatto insieme attorno a un aereo passano in secondo piano.

«Oh, non so. In realtà non ho fatto molto. È lei che ha fatto la maggior parte del lavoro.» Rovista in un recipiente di latta alla ricerca del suo tabacco da pipa. «Io non ho fatto un accidente. Se non fosse stato per lei, questo aeroplano sarebbe rimasto nell'hangar di Crescent Beach fino a che il robivecchi non se lo fosse portato via.»

«Quanto le devo?» Una settimana prima, a Wichita, mi avevano sostituito il rotino di coda del Fairchild. Un lavoro di quattro ore, fatto da efficienti meccanici dei nostri giorni. Prezzo: 90 dollari e 75, pezzi, lavoro e tasse inclusi. Quanto poteva costare, dunque, sostituire le incernierature dell'alettone che erano rotte e inservibili, montare un nuovo cavo ammortizzatore su una gamba di forza, mettere una ruota nuova, riparare un bordo dell'ala e le centine e il longherone e coprire il tutto con la tela, pezzi, lavoro e tasse inclusi?

George Carr è a disagio e imbarazzato, e per una buona ventina di minuti gli faccio notare che i miei ringraziamenti non gli pagheranno la cena questa sera e non sostituiranno la colla e la tela di cui mi sono servito, e non lo compenseranno del sonno che ha perso e nemmeno della benzina che ha consumato per venire a Crescent Beach.

«Allora dica una cifra» fa lui. «Qualunque cosa dica, per me andrà bene.»

«Cinquecento dollari è quello che mi sarebbe costato, ammesso che avessi trovato qualcuno che sapesse dove si trova il longherone di un biplano.»

«Non dica sciocchezze.»

«Non dico sciocchezze. Quando è stata l'ultima volta che ha dovuto pagare alle tariffe correnti un lavoro eseguito su un aeroplano, George? Lei è il miglior meccanico del mondo, signor mio, ma il peggior uomo d'affari del mondo. Finiamola, dunque. io devo partire prima del calar del sole. E non posso partire fino a che non avrò pagato il suo lavoro. Non sarei più capace di guardarmi in uno specchio se me ne andassi senza averla pagata. Onestamente. Ne sarei veramente addolorato.»

Una vocina timida dal fondo del locale. «Trenta, quaranta dollari, le pare troppo?»

Discuto ancora un po' e riesco a fargli accettare cinquanta dollari, il che mi lascia denaro sufficiente per finire il mio viaggio attraverso il paese, ma mi lascia anche con la sensazione di essere un giovane signorotto senza cuore che sfrutta le persone miti e gentili che gli vengono dattorno. E al tempo stesso sento, vagamente, che sto commettendo un sacrilegio. Perché George Carr e io amiamo le stesse macchine e gli stessi piaceri. Non posso fare a meno di credere che nel breve tempo passato insieme a lavorare intorno al biplano ognuno di noi ha trovato un amico. Che specie d'uomo è quello che offre del vile denaro a un amico in cambio di un gesto d'amicizia?

Ma gli altri, che non erano miei amici, quegli affaristi puri e semplici che mi hanno riparato il rotino di coda, avevano abbondantemente caricato sul prezzo ed erano stati abbondantemente pagati.

Non è giusto.

Il biplano parte bene, e si leva rapidamente nel vento. Un ultimo passaggio sull'hangar e su due piccole figure in mezzo all'erba, che agitano la mano, e puntiamo di nuovo il muso verso il sole, che scivola rapidamente giù, lungo la sua grande parabola, verso una collisione certa con un orizzonte immobile.

Quante collisioni, sole? Quante volte sei scivolato giù da uno zenit rovente e lungo la stessa parabola sempre più fredda sei precipitato nella medesima valle nella quale precipiterai questa sera? E dall'altra parte del mondo fra un momento ci sarà un'aurora, e l'inizio di un nuovo giorno.

Il sole percorre un altro decimo di grado verso l'orizzonte e, mentre volo, la valle che avrebbe dovuto riceverlo diventa un laghetto, tutto d'oro, lo specchio di un cielo dorato. E poi si avanza una foresta di alberi, che reclama il diritto di essere l'ultimo riposo del sole. Se potessi rimanere fermo in aria, potrei credere che il sole affonda veramente in quella valle, in quel lago, in quella foresta. Ma il biplano scaccia le vecchie illusioni con la stessa rapidità e fermezza con cui ne crea di nuove.

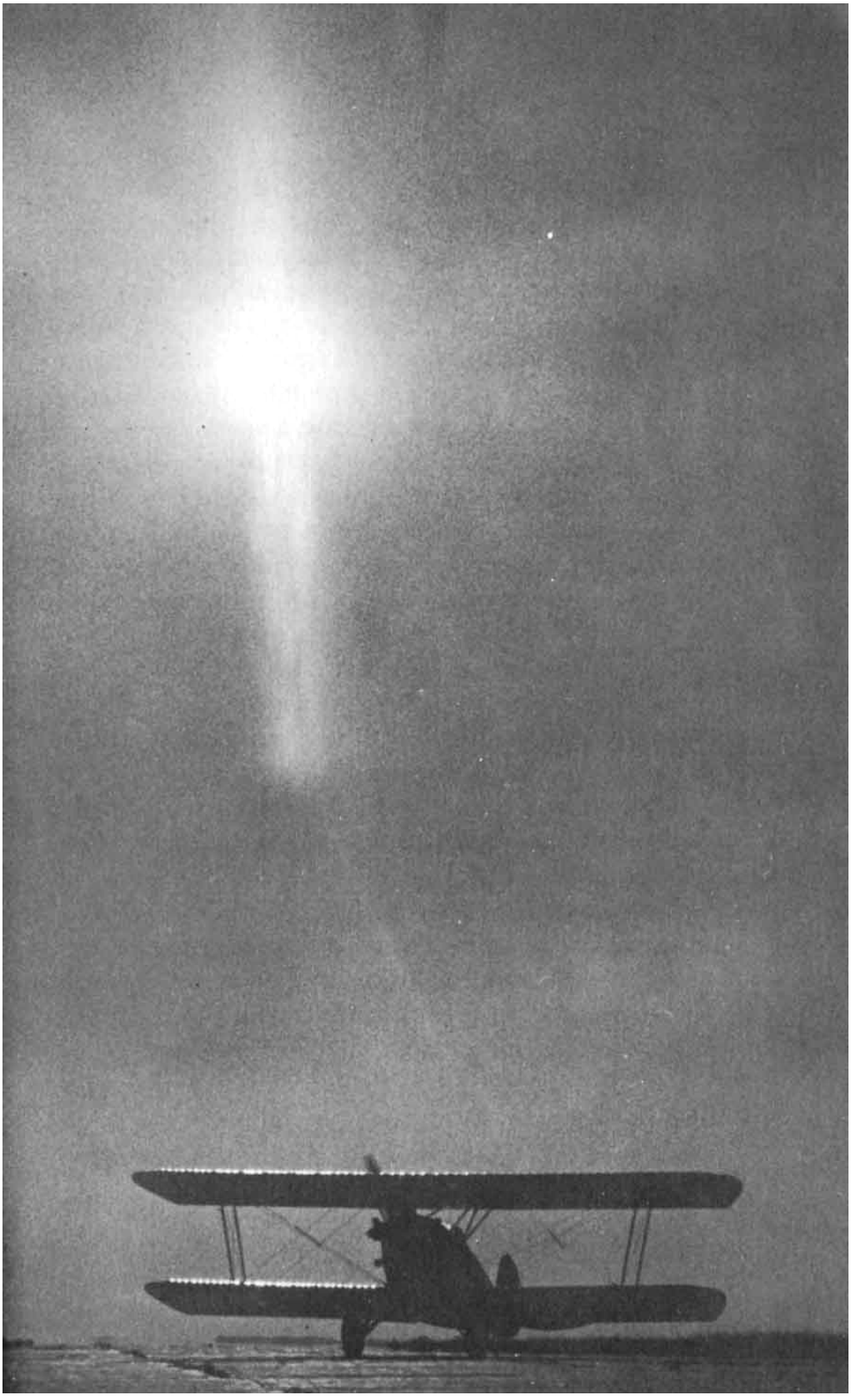
Eccone una che sta creando adesso: il motore funzionerà sempre. Ascolta: 1-3-5-2-4, e ancora e ancora e ancora e ancora. Se non cede adesso, non cederà mai. Io sono forte e potente e farò girare la mia elica scintillante fino a che il sole stesso non sarà stanco di sorgere e di tramontare.

Ora la terra sta diventando scura, e la sua superficie è diventata una soffice pozza d'ombra. Ancora una volta il biplano mi ricorda che non ha luci per volare e per atterrare. Anche la torcia elettrica non è a portata di mano, è nell'abitacolo anteriore.

Sarebbe una bella cosa. Passare il tempo a fare sogni ad occhi aperti di giorno e svegliarsi per ritrovarsi circondati dalla notte. Cerca un posto per atterrare, figliolo, o ci saranno altre riparazioni da fare. A 1740 giri al minuto, duecento litri di carburante bastano per cinque ore e sei minuti. Ciò significa che, in questo momento, rimangono tre ore e ventun minuti per il mio valoroso motore. Il mio compagno a cinque cilindri e la sua fedele elica scintillante si fermeranno nel preciso momento in cui il sole tramonta a San Francisco e sorge a Giacarta. Poi, forse, venticinque minuti di silenzioso crepuscolo e la fine del mondo. Perché il cielo è l'unico mondo, letteralmente l'unico mondo che ci sia per un aeroplano e per l'uomo che lo conduce. L'altro mondo con i suoi fiori e i suoi mari e le sue montagne e i suoi deserti è una porta aperta verso la morte per l'aereo e per l'uomo del cielo, a meno che essi non ritornino molto dolcemente, molto attentamente, guardando dove vanno a posarsi.

È ora di atterrare adesso, mentre ancora ci si vede. E guardiamo. Sporgendomi, vedo attraverso il vento impetuoso alcuni pascoli sui quali sta calando l'oscurità, una foresta intricata di pini neri, una piccola città. E guarda laggiù, un aeroporto. Un faro di avvistamento verde.., bianco... verde.., e una breve doppia fila di lampade nel

buio: le luci di rollaggio. Forza, aeroplano, scendiamo a dormire sulla terra questa notte. Domani sarà un grande giorno.



5

Mattina, di nuovo il sole, e un venticello giovane e fresco soffia sull'ala che mi ripara. Un vento fresco e frizzante che viene dalla foresta e che è come una folata di ossigeno puro. Ma dentro il sacco a pelo si sta caldi, e mi posso concedere un altro sonnellino. E dormo per sognare la prima mattina in cui salii per la prima volta su un'aeroplano...

Mattina, sole, e un venticello giovane e fresco. Spira lieve lieve, si placa un poco, avvolge dolcemente, senza sforzo, il corpo di metallo leggero di un piccolo aeroplano che aspetta calmo e tranquillo sull'erba color smeraldo.

Imparerò, a suo tempo, cosa sono il vento relativo, lo strato limite e la barriera termica a Mach Tre. Ma adesso ignoro tutto, e il vento è solo vento, dolce e fresco. Aspetto vicino all'aeroplano. Aspetto un amico che deve venire a insegnarmi a volare.

Mi arriva nell'aria, insieme col vento, il lontano brusio di una piccola città. Hai perso molto, abitante della città, le parole ricalcano il pensiero fumoso. Dormi nel tuo guscio di cemento fino a che il sole è alto, e rinuncia all'alba. Rinuncia al vento fresco e al sommesso ronzio come d'una conchiglia marina, rinuncia al tappeto di erba alta e verde e all'ovattato silenzio del vento mattutino. Rinuncia al freddo aeroplano che aspetta al suono dei passi di un uomo che può insegnarti a volare.

«'giorno.

«Salve.»

«Allenta quella fune di ancoraggio.» Non c'è bisogno che parli ad alta voce per farsi sentire. Il vento del mattino non sovrasta la voce umana.

La fune di ancoraggio è bagnata e pungente, e quando la sfilo attraverso l'anello metallico del montante produce un suono frusciante che riecheggia nell'aria. un gesto simbolico, questo. Liberare un aeroplano dal suolo.

Stamattina ce la prenderemo comoda. Puoi rilassarti e prendere confidenza col velivolo; un volo rettilineo e livellato, qualche virata, un'occhiata al paesaggio...

Entriamo nell'abitacolo, imparo come devo legarmi la cintura di sicurezza intorno ai fianchi. Un numero sconcertante di quadranti sul cruscotto; il mondo tranquillo viene chiuso fuori dal portello metallico di una cabina situata su una entità con ali di metallo e ruote di gomma e con una parola incisa sui pedali dei timoni. Luscombe, è la parola. Le lettere sono consunte e amorfe, ma in quello stampo sono state fuse la passione e l'esaltazione. Luscombe. Un tipo d'aeroplano. Giusto la parola eccitante e strana. Luscombe.

L'uomo accanto a me ha girato alcuni interruttori su quello straordinario pannello. Non sembra affatto confuso.

«Libero.»

Non ho idea di che cosa voglia dire. Libero. Perché ha detto libero?

Tira una manopola, una manopola simile a molte altre che ha davanti. E la mia alba tranquilla scompare.

L'aspro stridore del metallo contro il metallo, di un ingranaggio contro un altro ingranaggio, il complicato cigolio di un piccolo motore elettrico che mette in movimento la grande massa di un motore di metallo e di un'elica d'acciaio. Non è il rumore dell'avviamento di un'automobile. È l'avviamento di un motore d'aeroplano. Poi, come se fosse comandato da un pulsante nascosto, il motore comincia a girare, distrugge il silenzio con un susseguirsi di scoppi di benzina e di fuoco. Come riesce a pensare con tutto questo rumore? Come fa a sapere qual è il movimento successivo da fare? Per un momento l'elica si è trasformata in una macchia, un disco scintillante nel primo sole del mattino. Un disco mistico, lampeggiante, che increspa la luce e ci ordina di seguirlo. Ci guida, sulle ruote gommate, lungo un ampio sentiero d'erba, davanti ad altri aeroplani parcheggiati e ancorati, morti e silenziosi. Alla fine del nostro sentiero c'è una larga pista perfettamente piana.

Il mio amico frena e spinge una leva che rende il frastuono insopportabile. C'è qualcosa che non va nell'aeroplano? Sarebbe questo il volo? Siamo legati ai nostri sedili, stretti in questa piccola cabina, assaliti dal baccano di un centinaio di decibels. Forse preferirei non volare. Luscombe è una strana parola che indica un piccolo aeroplano. Piccolo e rumoroso e fatto di metallo. È questo il sogno del volo?

Il fracasso si attenua per un momento. Lui si china verso di me e io verso di lui, per sentire le sue parole.

«Tutto a posto. Pronto?» Annuisco. Sono pronto.

Potremmo anche farla finita. Lui ha detto che sarebbe stato divertente, e lo ha detto con quella intonazione tranquilla, con quel malcelato sorriso che ha sempre quando dice proprio quello che pensa. Per questo sono venuto, ho lasciato un comodo letto alle cinque del mattino e ho affrontato l'erba umida e il vento freddo. Facciamola finita e non mi seccare più con il tuo volo.

La leva è spinta di nuovo in avanti, il rumore torna a essere insopportabile, ma questa volta lui molla i freni e il piccolo aeroplano, il Luscombe, si muove. Ci porta lungo lapista.

Nel cielo.

É successo davvero. Abbiamo rollato, seguendo il turbinio magico e scintillante dell'elica, e improvvisamente abbiamo smesso di rollare.

Avevo visto volare un milione di aeroplani. E quel milione di aeroplani non mi aveva fatto nessuna impressione. Adesso ero io che volavo, e quel verde che si allontanava da sotto le ruote era la terra. Mi separavo dall'erba verde e dalla terra sicura? L'aria. L'aria sottile, invisibile, che espiri e che aspiri. L'aria non è nulla. Fra noi e la terra: trecento metri di nulla.

Il frastuono? Un piccolo ronzio.

Ecco! Il sole! il luccichio dei tetti delle case, il fumo che s'innalza dai comignoli!

Il metallo? Un meraviglioso metallo.

Guarda! L'orizzonte! Posso vedere oltre l'orizzonte!

Posso vedere fino alla fine del mondo!

Voliamo! Per Dio, *voliamo*!

Il mio amico mi guarda e sorride.

Il vento agita un lembo del mio sacco a pelo e il sole è già alto sull'orizzonte. Sono le 6.15, è ora di alzarsi e di muoversi. Il vento non è soltanto fresco; è un vento freddo. Freddo! E io che pensavo che la primavera nel Sud fosse una mite stagione in cui le giornate sono tiepide ventiquattr'ore su ventiquattro! M'infilo la gelida tuta di volo e gli stivali gelati e la giacca di cuoio che sembra di ghiaccio. L'aeroporto è deserto e chiuso, e le luci di segnalazione sono ancora accese. Farò colazione alla prossima tappa, dunque; adesso è ora di accendere il motore e di farlo scaldare. Bisogna sempre far scaldare bene i vecchi motori prima di volare. Hanno bisogno di girare per dieci minuti a terra per scacciare il freddo dall'olio e far tornare la vita nei comandi.

Malgrado il freddo, l'avviamento del motore è un momento felice della giornata. Le solite cose: cinque giri dell'elica, aprire la valvola del carburante, miscela ricca, sette cicchetti, altri due giri dell'elica, interruttore del magnete, qualche pompata con la manetta, girare la manovella di avviamento dell'elica, precipitarsi nell'abitacolo, ingranare lo starter, inghiottire i gas di scarico, e il motore freddo comincia a tuonare e a rimbombare, fugando di nuovo il silenzio di un piccolo aeroporto.

Quante volte ho avviato il motore di un aeroplano, anche se volo solo da pochi anni? Su quanti aeroplani? In modi diversi, con rumori diversi, ma il senso della cosa era sempre lo stesso; sono simboli di un unico significato.

«Libero!»

Tiro la manopola dello starter per trasformare l'elica in un disco indistinto e tremolante. Schiaccio la manopola del l'arricchitore. E dallo scappamento esce una nuvola azzurra e un uragano di rumori. Se guardi la nuvola al microscopio, scoprirai che è formata da tante minuscole goccioline di olio incombusto. Esamina il rumore su un oscilloscopio e vedrai un rapido susseguirsi di rette spezzate sotto la griglia di riferimento. Ma nessuno dei due strumenti può darti l'essenza dell'avviamento di un motore. Questa essenza è invisibile, è nel cervello di colui che controlla il quadro dei comandi che portano il motore alla vita. Faccio girare l'elica, controllo la pressione dell'olio, faccio scaldare il motore. Circa 900 giri al minuto, per un paio di minuti. Affondo la manetta fino a che le ruote cominciano a girare. Mi avvio rollando verso la pista di decollo che aspetta.

Quante volte nella storia del volo sono state compiute tutte queste operazioni. Dai primi giorni, quando l'avviamento del motore era il segnale che i meccanici a terra dovevano precipitarsi sullo stabilizzatore per trattenere l'aeroplano senza freni fino a che il pilota non avesse fatto cenno con la mano. Ai giorni della guerra, quando l'avviamento del motore culminava fragorosamente nel «Gira Uno... Via Uno» e nell'acuto stridio del volano d'avviamento. Fino ai nostri giorni, in cui a un certo momento, mentre l'equipaggio esegue i controlli prevolo, si sente un sommesso brontolio, e l'unico segno visibile che il motore è in funzione è dato dal brusco balzo in su dell'ago sul termometro dell'ugello di scarico, e dai primi sbuffi di calore che escono dalle turbine racchiuse nelle gondole carenate.

Ma ogni volta, ogni singola volta, l'avviamento del motore segna l'inizio del viaggio. Se volete farvi un'idea dell'avventura del volo, aspettate il momento in cui i

motori cominciano a girare. In qualunque pagina della storia dell'aviazione, per qualsiasi tipo di aeroplano, in quell'istante c'è un frammento o un grosso blocco di avventura, di epopea e di fascino. Il pilota, nell'abitacolo, prepara se stesso e il suo aeroplano. In tutte le lingue, con un centinaio di termini diversi, viene il momento in cui una parola o un segnale hanno un unico significato: Vai.

«Libero!»

«Contatto!»

«Via Uno.»

«...OK. Uno.»

«Libero a sinistra.»

«Luci.»

Un bagliore verde nel cielo.

Il dito di un capo pattuglia che disegna un breve cerchio nell'aria.

«PILOTI. AVVIATE I MOTORI.»

«Dai.»

«Via.»

Le enormi eliche nere cominciano improvvisamente a girare. I carrellini d'avviamento sussultano e quasi si bloccano sotto il carico improvviso dell'elevato amperaggio. L'esplosione degli starters a cartuccia. Il sibilo e lo scuotimento degli starters ad aria compressa. Il tintinnio, l'acciottolio e il gemito faticoso dei volani girati a mano. Lo schiocco e il colpo dei magneti. Il rombo dell'aria esterna risucchiata dagli starters delle turbine. L'accelerazione lenta e dolce delle pale tronche delle turboeliche.

Dalla quiete al moto. Dalla morte alla vita. Dal silenzio al rombo crescente. E tutto ciò fa parte del viaggio, per ogni uomo in ogni abitacolo.

C'è rumore e splendore, fumo azzurro e rombare di tuono per chiunque lo voglia. I discendenti dei pionieri non devono rimpiangere il superamento di una frontiera inviolata; essa li aspetta proprio sopra le loro teste. Poco conta l'aspetto della macchina che in breve diventa una parte del pioniere. Può darsi che egli voli per eseguire una missione, con un ordine militare firmato dal capo dello stato, cavalcando quarantamila libbre di spinta e una velocità doppia di quella del suono, protetto da un vetro spesso due centimetri e mezzo, dentro un abitacolo dall'atmosfera artificiale. Malgrado i regolamenti militari, egli continuerà a provare il gusto della libertà, a godere la vista del cielo. Oppure può darsi che egli esegua solo gli ordini del suo desiderio e della sua coscienza, con un aeroplano comprato in luogo della seconda automobile, volando a cento miglia all'ora, proteggendosi dal vento con un parabrezza in plexiglas spesso tre millimetri e con un casco di pelle e un paio di occhialoni.

Il viaggio è stato compiuto decine di migliaia di volte, un sentiero tracciato da Montgolfier e Montgomery e Wright, sbozzato e sgombrato da Lincoln Beachy e Gleen Curtiss e Earle Ovington e Jack Knight, lastricato e spianato e ampliato da tutti coloro che fecero staccare un aeroplano da terra o che provarono per un'ora che cosa sia il sogno del volo. Tuttavia, malgrado i miliardi di ore che gli uomini hanno passato in cielo, nessuno vi ha lasciato un segno. Nel cielo tranquillo, lasciamo solo

una tenue scia di aria increspata. Quando il nostro biplano è passato, il cielo torna tranquillo, coprendo accuratamente ogni segno del nostro passaggio; torna a essere il silenzioso deserto che è sempre stato.

E allora gridiamo *libero*! e avviamo i motori. Respiriamo il fumo azzurro e mettiamo in movimento le ruote. Controlliamo la pressione dell'olio e la temperatura, apriamo la valvola del carburante e manovriamo i *flaps* per il decollo. Aumentiamo al massimo i giri dell'elica e immergiamoci in un mare di rumore e di fulgido splendore. E via lungo il sentiero, intraprendiamo il viaggio in solitudine.

Oggi il nostro compito è quello di attraversare il paese con passi da gigante, di spingerci quanto più possibile a ovest prima che il sole vinca ancora una volta la sua corsa.

Una breve imballata del motore, di nuovo la piacevole sensazione di essere molto lontano da casa, ma di avere un motore esattamente come dovrebbe essere.

Manetta in avanti, una nuvola di polvere, e siamo di nuovo in aria. Gli alberi di primavera sembrano fontane sotto di noi mentre assumiamo un assetto orizzontale e rettilineo, per condividere la gioia di altre macchine e di altri uomini che sono felici solo quando volano.

La mano sulla cloche, la prova degli equilibratori e del timone, le dita sull'interruttore del magnete, il comando «*Contatto*!»: tutto ciò è parte di colui che cerca orizzonti perduti un migliaio di anni fa. «Questa volta» pensa. «Forse questa volta.» La ricerca, sempre la ricerca. Durante un normale volo su regioni sorvolate quotidianamente dal Volo 388, dalla stipata cabina di comando di un jet di linea o dall'abitacolo di un aereo da turismo, gli occhi del viandante guardano giù, a cercare i tesori nascosti: ma i Campi Elisi non si vedono, la valle della felicità non viene scoperta. Di quando in quando, il vagabondo s'irrigidisce nell'abitacolo, fa un cenno al secondo pilota perché guardi giù, inclina un'ala per avere una visuale migliore. Ma l'erba non è mai abbastanza verde; quelle sono erbacce sulla riva dell'acqua, una striscia di terreno incolta fra il prato e il fiume. Ogni tanto l'ideale si riflette nel cielo. Ogni tanto c'è un attimo di perfezione: una nuvola, compatta e brillante contro il cielo compatto e brillante. Vento e nuvola e cielo; comuni denominatori della perfezione, eterni. Puoi cambiare la terra. Estirpare l'erba, spianare le colline, versare su tutto questo una città. Ma puoi estirpare il vento? Seppellire una nuvola nel cemento? Deformare il cielo per adattarlo all'immagine che l'uomo se ne fa? Mai.

Cerchiamo una meta e ne troviamo un'altra. Cerchiamo il visibile, conservando il nitido ricordo della perfezione che fu, e nelle decine, nelle centinaia, nelle migliaia di ore durante le quali vagabondiamo per il cielo scopriamo una perfezione molto diversa. Viaggiamo verso un paese di gioia, e nella nostra ricerca troviamo la via che altri piloti avevano esplorato prima di noi. Essi parlavano di solitudine nei cieli e noi troviamo la solitudine. Parlavano di tempeste; ed ecco le tempeste, che ancora ci minacciano. Parlavano di un sole alto, di cieli scuri e di stelle così splendenti come da terra non se ne videro mai; tutto ciò è rimasto.

Se potessi parlare adesso con un vecchio giramondo o leggere le sue parole scritte sulle pagine ingiallite del 1929, mi consiglierebbe di volare verso sud, seguendo la

ferrovia da Columbia, South Carolina, ad Augusta, Georgia. assai facile seguire una strada ferrata, ma subito fuori Columbia c'è un tale intrico di binari che ci vuole un occhio molto esercitato per distinguere quello che porta ad Augusta da quelli che portano a Chattahoochee, a Mirabel, a Oak Hollow. Se segui quello sbagliato, mi direbbe il vecchio giramondo, ti ritroverai in una terra sconosciuta, e non saprai come fare per tornare indietro.

Ed è vero. Guarda quante rotaie laggiù! Forse ci sono nell'aria un paio di molecole che ricordano ancora il lampeggiare della sua elica e che si burlano di me, che arrivo qua dopo tanto tempo, esattamente con lo stesso problema che preoccupò lui prima di me. Noi due dobbiamo trovare la strada per uscire dal labirinto, e trovarla da soli. Non so quello che fece lui ma io guardo avanti per scorgere, sulla mia rotta, l'estremo lembo sottile di un lago, per raggiungerlo e lì prendere la strada ferrata, lì dove c'è evidentemente solo una via da scegliere. Forse egli fece meglio di me. Vorrei che fosse ancora qua attorno: vorrei poter guardare fuori e vedere il suo Jenny o il suo i-i Standard volare tranquillo sopra i binari. Ma questa mattina continuo da solo, almeno fin dove i miei occhi possono vedere. La storia e la tradizione e le vecchie molecole sono qui intorno a me in ogni momento. I piloti giramondo dicevano che il cielo era freddo e che loro gelavano nei loro abitacoli. Ora so che per un po' si mantenevano caldi semplicemente rifiutandosi di credere che potesse essere così freddo nel Sud, dove, dopo tutto, la gente andava per fuggire i rigidi inverni del Nord. Ma alla fine non c'è più da lottare; la lezione è imparata. Fa terribilmente freddo; un freddo gelido, tagliente, sul South Carolina, nelle prime ore di un mattino primaverile. Ero solito sorridere quando sentivo raccontare dei primi piloti che si chinavano quanto più possibile in avanti per poter fruire del trascurabile riparo di un piccolo parabrezza, e che facevano strani movimenti con i piedi, strusciandoli avanti e indietro, solo per tentare di tenere a bada il freddo.

Adesso non sorrido più. Scopro invece una tecnica tutta mia, nel cielo del South Carolina. Non voglio essere tanto presuntuoso da credere che non sia stata già scoperta decine di volte in passato, nello stesso cielo, da decine di piloti che mi hanno preceduto. C'è una pesante manovella immaginaria infilata in un foro nel centro del cruscotto. Girala. Girala sempre più in fretta con la mano destra guantata, poi falla girare in senso contrario, sempre più in fretta, con la mano sinistra. Se giri questa manovella abbastanza a lungo e abbastanza in fretta, ti servirà giusto giusto per non congelare e per non diventare blu dal freddo. E ti metterà addosso una tale stanchezza che a malapena riuscirai a raccogliere le forze per guardare fuori dall'abitacolo gelato e controllare dove ti stanno portando i venti.

Il sole del South Carolina è regolato in modo che comincia a scaldare l'aria esattamente un secondo prima che il pilota coperto di ghiaccioli decida di piantarla con queste assurdità, di atterrare e di accendere un fuoco di benzina per scaldarsi. Il giubbotto di cuoio foderato di pelliccia, la tuta di volo e la camicia di lana e i guanti foderati di pelo di coniglio non servono a nulla. L'unica cosa che serve all'ultimo secondo è il sole, che rovescia sulla terra un miliardo di BTU[3], e a poco a poco,

[3] Sigla di British Thermal Unit: unità di quantità di calore nel sistema di misura inglese, pari a 0,252 Kcal.

molto a poco a poco, comincia a scaldare l'aria. Vecchi piloti, dovunque voi siate ora, posso dirvi che le mattine primaverili nel South Carolina sono esattamente come voi le avete lasciate.

Loro cercavano sempre un posto dove atterrare nel caso di una piantata del motore, e io faccio sempre lo stesso. E una delle vecchie abitudini che sono scomparse. Le probabilità che ha un motore moderno di arrestarsi durante il volo sono infinitesime. Le probabilità che si fermi in un qualsiasi momento durante il volo, proprio mentre il pilota sta cercando un posto dove atterrare, vanno oltre i confini della comune matematica. Così, a parte un tantino di adulazione, gli aerei moderni non compiono più atterraggi di fortuna. Perché preoccuparsi, quando il motore non si fermerà mai? Sono anni che non s'insegnano più la vite e la rimessa dalla vite. Abbiamo segnali acustici e luminosi che ci mettono in guardia contro i casi imprevisti che potrebbero costringere un pilota inesperto a controllare il velivolo in avvitamento. E se un aeroplano non potrà mai avvitarsi, che scopo c'è a insegnare come si esegue una rimessa dalla vite? Perché preoccuparsi di insegnare il volo acrobatico? Le probabilità che un pilota possa salvarsi la vita perché sa come si controlla un velivolo in una scivolata a coltello o in rovesciata sono piuttosto remote perché, a meno che uno non voli in una forte turbolenza o non attraversi la scia di un jet da trasporto, è molto improbabile che un aereo debba eseguire mai qualcosa di più di una virata piatta. Senza contare che la maggior parte degli aeroplani moderni non sono abilitati al volo acrobatico.

La perizia di un tempo è scomparsa. Non ascoltare il vento perché ti dica la velocità indicata, guarda l'anemometro e spera che sia giusto. Non sporgerti di lato per valutare a quale altitudine ti trovi, fidati dell'altimetro, e non dimenticare di tararlo opportunamente prima di ciascun volo. Fai comparire i numeri giusti nei quadranti giusti al momento giusto, e avrai un'automobile perfetta, con le ali.

Ma non c'è bisogno di essere tanto sarcastici, perché quando dico che è scomparsa la perizia di un tempo non dico la verità. La perizia di un tempo e i vecchi tempi sono sempre lì per coloro che vogliono cercarli.

Passa un'ora, finisce la strada ferrata, e appare la città di Augusta. Scendo nell'aria che si va riscaldando e, timone a sinistra cloche a sinistra, compio una larga evoluzione completa intorno all'aeroporto. La manica a vento segnala che questa mattina i venti sono quasi calmi. Ci sono diverse piste, delle quali non mi curo, intersecate da strisce d'erba, alle quali dedico la massima attenzione. Ecco le pompe della benzina, senza clienti a quest'ora del mattino.

Neanche in cielo ci sono clienti questa mattina. Sono solo. Un altro po' di alettone per inclinare le ali in verticale e scendere rapidamente verso l'erba. Non si atterra spesso sull'erba negli aeroporti, e bisogna fare molta attenzione per individuare le eventuali tane di lepre nascoste e i canali di scolo. Il biplano sfiora l'erba e ormai non è difficile studiare il terreno. Sembra buono per atterrare.

Un colpo alla manetta per fare andare su di giri il motore, una lunga virata a sinistra in salita, con una manovra che ci riporterà in linea sull'erba, questa volta per l'atterraggio.

In tre minuti compio l'ultima virata per mettermi in linea con il prato e potergli dare un'ultima occhiata. E ora, lepri, badate a voi. In questo momento io posso badare solo a ciò che vedo, e ciò che vedo sono due grandi ali di tela color ciliegia e limone, tiranti che gemono, una lucente cappottatura di alluminio, un parabrezza spruzzato d'olio, i cilindri neri del motore, il disco di un'elica che gira pigramente, qua e là un piccolo triangolo di cielo che fa capolino, ai lati una chiazza d'erba che scorre via. Improvvisamente fortissimo il rollio delle ruote sul terreno freddo e i fili d'erba fragili e gelati che si spezzano sotto le ruote ed è davvero arrivato il momento di azionare i pedali del timone per mantenere la direzione e fu proprio in questa fase che la perdemmo a causa del vento laterale e ricorda come ha cominciato a girare mentre tu non potevi farci niente timone a sinistra, timone a destra, a sinistra ma questo ormai lo abbiamo quasi portato al traguardo e perdiana non ci vuole molto per fermarsi ed è piacevole sapere che tutto è di nuovo sotto controllo e che si può procedere a zig-zag e guardare avanti e rollare lentamente.

Un giro del campo con calma, con i fili d'erba che adesso si spezzano solo a decine e se volessi potrei scendere anche qui a passeggiare sul prato. Il biplano non è più un aeroplano, ma un grosso veicolo a tre ruote goffo e traballante trascinato avanti con l'espediente poco pratico di un'elica che gli gira sul naso.

Rolliamo sul cemento di una pista di rollaggio e i bozzi e le cunette del prato sono finiti. Dal viaggio attraverso l'aria del 1929 sono tornato, mediante la manovra chiamata «atterraggio», nel mondo delle nuove piste di cemento e della benzina, signore, la paga in contanti o con carta di credito?

A volte, quando rollate di nuovo nell'Era Moderna, il servizio è un po' troppo rapido. Ti ci vuole un po' per smaltire il ronzio negli orecchi e ti dovrebbero lasciare un momento per toglierti il casco e per gustare il piacere di toglierlo, per sentire il silenzio e gustarlo, e per slacciarti la cintura di sicurezza e le cinghie del paracadute con la consapevolezza che in ogni momento puoi scendere per fare quattro passi e bere una bibita o per andarti a scaldare davanti a una stufetta nell'ufficio della direzione. Non è possibile invidiare i piloti che solcano il cielo moderno. Bisogna compiangerli se non conservano da qualche parte la gioia di togliersi un casco di cuoio scuro e di slacciarsi le cinture per scendere da un vecchio aeroplano col motore bollente appena tornato sulla terra.

Sole splendente. Freddo, immobile, ma splendente. Sono tentato per un momento di andare nell'ufficio della direzione a cercarvi il caldo, le mappe e il telefono collegato con la vasta rete di stazioni meteorologiche che possono darmi informazioni sui venti e sulle condizioni atmosferiche esistenti su tutto il paese questa mattina. Ma fuggi, tentazione, allontanati, pensiero cattivo. Non bisogna mai lasciare ad altri la cura di un pezzo d'epoca come questo. Una fisima di coloro che guidano vecchi aeroplani? In parte. Ma c'è una ragione più fondata ed è questa: il pilota è l'unica persona che sappia come mantenere in buone condizioni la sua macchina. Fare il pieno del carburante è una cosa semplicissima. Ma un giorno un pilota fu costretto ad atterrare in un pascolo con l'elica ingrippata e i pistoni del motore gelati nei cilindri. Per una volta che il pilota si era sentito troppo intirizzito dal freddo e aveva affidato il suo vecchio aeroplano alle cure di un estraneo, questo

estraneo gli aveva riempito di benzina il serbatoio dell'olio, perché i due tappi erano simili e molto vicini. Un errore stupido, quasi inconcepibile, ma il fatto di sapere che era stupido e inconcepibile fu una magra consolazione quando l'elica smise di girare.

Ma se io sopporto questo freddo, accovacciato fra le ali, infilato nella giungla di montanti e di tiranti, tenendo accostato all'imboccatura del serbatoio il pitone nero del tubo della benzina, non è per una fisima o per timore che un estraneo sbagli. Sto qui perché devo imparare a conoscere il mio aeroplano e devo dargli l'opportunità di conoscermi. In volo, ora dopo ora, è l'aeroplano che fa il lavoro; è il motore che sopporta diverse migliaia di detonazioni al minimo, e temperature e pressioni che io non potrei sopportare nemmeno per un secondo. I tiranti e i montanti e la tela delle ali sostengono in aria una tonnellata di aeroplano più il carburante e il pilota e l'equipaggiamento, e lo fanno con un vento di centosessanta chilometri l'ora. A ogni atterraggio, le fragili gambe di forza e le vecchie ruote devono resistere alle sollecitazioni di quella tonnellata che a cento chilometri l'ora impatta violentemente sul terreno, le cui gobbe e le cui buche non servono certo ad attutire il colpo. Io non devo fare altro che stare seduto nell'abitacolo e pilotare, e anche questo lo faccio impegnando solo metà della mia attenzione. Per il resto, sono occupato a chinarmi in avanti per ripararmi dal vento che ci sostiene nel volo, a girare una immaginaria manovella per riscaldarmi, a pensare ad altri tempi, ad altri voli, ad altri aeroplani.

Il minimo, ma proprio il minimo che posso fare in cambio è di badare alle necessità del mio aeroplano prima di occuparmi egoisticamente del mio benessere personale. Se io non compissi il dovere elementare di curarlo quando le sue ruote sono sul terreno, non avrei mai il diritto di chiedergli un favore speciale, una volta ogni tanto, quando è in volo, Il favore, forse, di andare avanti anche se la pioggia si abbatte come un solido muro sul suo motore, o di resistere con i suoi tiranti e i suoi montanti ai vortici improvvisi e furiosi dei venti di montagna. E magari anche l'estremo favore di sfracellarsi sulle rocce di un deserto durante un atterraggio di fortuna, lasciando però che il suo pilota ne esca incolume.

Devo smetterla di pensare, devo smetterla di rimuginare mentre lo disseto con il suo beveraggio a ottanta ottani. Dovrei meravigliarmi di me stesso, dovrei ridere di me stesso. Chiedere un favore a un aeroplano? Dare a un aeroplano la possibilità di conoscerti? Ma ti senti bene? E invece no: non riesco a ridere di me. Non sto sognando; questo è solido cemento sulla terra solida di Augusta, Georgia; nella mano destra guantata stringo il freddo metallo del becco di una pompa di benzina, dalla quale il carburante scende in un serbatoio realissimo, e il vapore aspro e acido della benzina mi investe quando mi chino sull'imboccatura del serbatoio per controllare quanto manca ancora al pieno. Sotto di me il ragazzo della pompa sta infilando un beccuccio di metallo in una lattina d'olio per motori; il rumore prodotto dal beccuccio che penetra nella latta è secco e stridente, e, direi, abbastanza reale. Questo non sembra un mondo fantastico, e se lo è, è almeno lo stesso mondo fantastico che mi è familiare e nel quale mi muovo da parecchi anni. Strano che non sia capace di ridere di me. Quando cominciai a volare, ne sarei stato capace. Dopo aver volato per dieci anni e per duemila ore, un uomo dovrebbe conoscere la realtà del volo e degli aeroplani, e non dovrebbe lasciarsi trasportare nel mondo della fantasia.

La risposta mi fa sobbalzare e mi sconcerta. *Forse sto cominciando* a conoscere una parte della realtà, e questo significa imparare a conoscere un aeroplano e dare all'aeroplano la possibilità di conoscerti. Forse è vero che la longevità di un pilota dipende talvolta sia dalla fiducia che ha nel suo aeroplano sia dalla conoscenza che ha dell'apparecchio. E può darsi che la soluzione del problema del volo non sempre si trovi nell'apertura alare, nella potenza del motore e nelle coppie di forze tracciate sui grafici dai progettisti. Forse mi sbaglio ancora una volta. Ma, a ragione o a torto, io sto qui a rifornire il mio aeroplano per motivi che a me sembrano giusti e validi. Quando l'elica si arresterà in volo su un deserto irto di rocce a perdita d'occhio, allora avrò modo di capire se avrei dovuto o no ridere di me stesso, quella mattina ad Augusta.

6

C'è un cartello vicino al telefono

PER IL SERVIZIO METEOROLOGICO, CONTROLLARE CHE LA LINEA SIA LIBERA, PREMERE BREVEMENTE DUE VOLTE IL PULSANTE NERO, DIRE «POSTO INFORMAZIONI METEOROLOGICHE, AUGUSTA, AEROPORTO MUNICIPALE».

Ci sono migliaia di questi telefoni negli aeroporti di tutto il paese, e ognuno ha il suo cartello con le istruzioni per l'uso ben precise. Capitava spesso, in aviazione, che un pilota dovesse cavarsela senza istruzioni di nessun genere. Premere brevemente due volte il pulsante nero.

«Posto informazioni Meteorologiche.»

«Salve, Posto Informazioni Meteorologiche. Vado da Augusta in direzione Columbus, Auburn-Jackson-Vicksburg. Che notizie sul tempo?» Ricordo il consiglio che mi diede una volta un comandante di aviolinee. Mai dare ascolto alle previsioni dei meteorologi. Il tempo che c'è là è quello nel quale tu devi volare, e non saprai com'è fino a che non ti ci troverai dentro.

«Sembra una bella giornata. A Columbus sereno con visibilità dodici miglia. A Jackson sereno, visibilità venti. a Vicksburg sereno, visibilità venti. A Dallas è sereno con visibilità cinquanta, se le interessa. Si prevedono cumuli sparsi per il pomeriggio, possibilità di piogge sparse o di rovesci temporaleschi.»

«Ci sono venti, fino a duemila metri?» Aspetto con curiosità, consumando una colazione a base di patatine fritte e Pepsi-Cola.

«Dunque, vediamo un po'. Venti a terra deboli e variabili su Columbus, ruotanti a ovest, velocità dieci nodi quando lei sarà su Jackson-Vicksburg. Comunque, i venti a duemila metri sono su tre tre zero gradi, velocità quindici nodi. Promette di essere una bella giornata.»

«Bene. Grazie per le informazioni.»

«Mi dà il nominativo del suo apparecchio?»

«Quattro nove nove H come Hotel.»

«OK. Vuole presentare un piano di volo?»

«Sarebbe bello, ma il mio aeroplano non ha radio.»

Lui ride, come se avessi detto una spiritosaggine poco divertente: un aeroplano senza radio. «Allora, credo che non possiamo fare molto per lei...»

«Lo credo anch'io. Grazie per le informazioni.»

Dieci minuti dopo che il microfono è tornato al suo posto sulla forcella accanto al bottone nero e al cartello con le istruzioni, un biplano si leva nuovamente in volo sulla Georgia, diretto verso ovest. Adesso l'aria è piacevolmente fresca, non fredda.

Anche se il Posto Informazioni Meteorologiche non può fare niente per me, è divertente volare. Venti da ovest in quota; quelli sono venti in prua, e ne possiamo fare a meno.

Voliamo quanto più basso possibile, ma tenendoci sempre vicino a campi adatti per l'atterraggio. A volte non possiamo volare molto bassi perché i campi sono sparpagliati in mezzo al regno dei pini che copre la terra fin dove arriva il mio sguardo. Ecco una strada nel bosco che corre parallela alla mia ferrovia, ecco un laghetto e un pascolo, poi di nuovo i pini, dappertutto. Verde antico, verde scuro e in mezzo il verde giovane, chiaro, dei rami nuovi che si protendono verso il sole, e lo guardano ancora stupefatti. Tanti, tantissimi alberi.

Accanto a una strada in terra battuta, una casa malandata, un terreno incolto. L'ombra del biplano passa sul comignolo. Il rumore del motore deve essere forte e insolito. Ma non si apre alcuna porta, non si vede nessuno. Ora è passata, ce la siamo lasciata alle spalle.

Chi vive in quella casa? Quali ricordi sono racchiusi nelle sue travi; quali felicità ha visto, quali gioie, e quali delusioni? C'è tutto un mondo là dentro: dolori e piaceri, vittorie e sconfitte e interessi, e tante cose che succedono un giorno dopo l'altro mentre il sole sorge sugli stessi pini a est e tramonta sugli stessi pini a ovest. Tutto un mondo di cose importanti che succedono veramente, a persone vere. Forse domani sera si balla a Marysviile e forse in quella casa ci sono vestiti di percalle da stirare. Forse un giorno hanno deciso di lasciare la casa e di andare a cercare una vita migliore ad Augusta o Clairmont. Forse, forse, forse. Forse non c'è nessuno in quella casa, e quello è soltanto lo scheletro di una casa. Qualunque cosa sia, qualunque sia la sua storia, l'ombra del biplano ha impiegato meno di mezzo secondo a sfiorarla; e poi è rimasta lì a rimpicciolire dietro di noi.

Adesso basta. Bisogna badare alla navigazione. A proposito, dove ci troviamo? A quante miglia da Augusta? E quante miglia rimangono prima di arrivare a Auburn? Qual è la velocità al suolo? Quanto dovrebbe mancare alla prossima fermata? Ma quale è la prossima fermata?

Ho un'idea di quale sia la nostra prossima fermata? Questi erano gli antichi interrogativi. Ed erano anche interrogativi importanti. Ora, sul biplano, non contano affatto. Il problema di stabilire una destinazione era risolto già prima del decollo; ci sono tre ore di volo fino a Auburn, ho cinque ore di carburante. Seguo una strada ferrata. Fine del problema relativo alla navigazione. Una volta, nel futuro trascorso, era molto importante calcolare la rotta e le velocità al suolo e prevedere al secondo quando le ruote del carrello avrebbero toccato terra, a destinazione. Ma questo accadeva con un tipo di aeroplano diverso e in un mondo in cui le previsioni erano cose importanti. Un errore di calcolo e bisognava avvertire una quantità di altri aeroplani. Quando il carburante cominciava a scarseggiare, e se ne consumavano diversi galloni al minuto, bisognava tener d'occhio i venti contrari e la velocità al suolo. Un vento contrario troppo forte significava che non ci sarebbe stato abbastanza carburante per giungere a destinazione e che bisognava interrompere il volo per rifornirsi. Difficile, difficile, tutto molto difficile.

Adesso, nel 1929, che importa? Coi venti contrari arriverò mezz'ora dopo, un'ora dopo, e nel serbatoio avrò ancora carburante per un'altra ora di volo. Non ho fretta, perché quelli che volano con un vecchio lento biplano non possono permettersi di avere fretta. Che importa se non ce la farò ad arrivare a destinazione? Atterrerò prima, in un posto diverso, e alla tappa successiva sorvolerò la mia prima destinazione e andrò avanti. Nel 1929, senza radio e senza strumenti di navigazione, senza una organizzazione in ansiosa attesa del mio arrivo, io sono indipendente. Quando vedo un prato invitante, posso atterrare e prendermela comoda, e magari anche barattare un giretto in aereo di dieci minuti con un pranzetto fatto in casa.

Grosso modo, so dove mi trovo, Il sole sorge a est e tramonta a ovest; mi basta seguire il sole calante, senza dare nemmeno un'occhiata alla carta, e a tempo debito raggiungerò l'altra costa degli Stati Uniti. Ogni città di una certa grandezza ha un aeroporto e un distributore di carburante. E allora, prendi quota quando la benzina comincia a diminuire, trova la città, fai il pieno e vola verso ovest.

Il biplano romba basso nel cielo, con le ali lucenti, ronza, proietta la sua ombra a novanta miglia all'ora sulla terra argillosa e sulle cime delle conifere. Cose che commuovono, cose da vedere, aria da bere e da tagliare in lunghi nastri con i tiranti delle ali. Ma sempre lo strano sapore del sogno sognato per tanto tempo.

Forse fra qualche migliaio di anni il volo diventerà qualcosa che potremo accettare e considerare come reale. I gabbiani e i falchi amano volare? Probabilmente no. Probabilmente, preferirebbero camminare sulla terra, e provare che cosa significhi stare saldamente attaccati ad essa senza essere sballottati dalle correnti atmosferiche. Mi vien voglia di dire "Vorrei fare cambio con te, falco, ma vorrei anche porre qualche condizione. Anzi, più ci penso, più condizioni dovrei porre, e alla fine vorrei solo essere me stesso, con la capacità di volare. E questo è ciò che sono ora. Voglio conservare la mia vita e il mio modo goffo e rumoroso di andare per l'aria, perché è lavorando, lottando e sacrificandomi per questo tipo di volo che io posso goderlo appieno; datemi il volo senza sforzo e io lo abbandonerò subito, annoiato, per qualcosa di più stimolante.

Una sfida: inventiamo un modo che ci permetta di volare. E il povero uomo terricolo ha cercato e sognato e lavorato per tanto tempo prima di trovare la soluzione. Prova ali come quelle degli uccelli, prova vele come quelle delle navi, prova la fiamma del razzo a polvere. Prova, prova, prova. Aquiloni, stoffa, piume, legno, motori a vapore e telai di bambù. Poi canne di bambù coperte di stoffa e una gabbia per il pilota. Se costruisco un alto terrapieno e stendo le mie ali di bambù in cima ad esso, e corro giù lungo il pendio del terrapieno nel vento.., e c'è riuscito. L'uomo finalmente vola. Mesi di voli giù dalla cima del terrapieno, però dovrebbe durare di più, dovrei poter godere più completamente di questa rara felicità. E allora, remi, pedali, pale ruotanti, manovelle a mano, ruote e pale, ali battenti e un piccolo motore a benzina costruito in casa. Se prendiamo il motore, e applichiamo una trasmissione a catena che possa far girare due eliche e sistemiamo il tutto sulle ali, e forse il pilota potrebbe sdraiarsi sotto, sull'ala inferiore... Un altro passo era fatto, era stata tracciata una strada. Una strada aperta a tutti coloro che avessero voluto percorrerla.

Dapprincipio il volo è una cieca forma di divertimento, ecco di nuovo la sfida, qualcosa di diverso da fare. piacevole sapere di poter controllare un grosso uccello metallico e guardare giù le casette, i laghi e le formiche sulla strada. Col tempo, per coloro che perseverano nell'arcaica assimilazione di testi che porta al brevetto di pilota, il piacere si trasforma inavvertitamente da quello di controllare l'uccello in quello di essere un uccello, con gli occhi spalancati che guardano giù, con le ali che a terra sono solo legno e tela e fogli di alluminio, un uccello che in volo diventa così vivo da sentire le piume che si agitano al vento.

La prima cosa che notiamo è il cambiamento del mondo che ci circonda. Non è più la prospettiva dal basso che ci era familiare, ma quella inconsueta dall'alto, e ci chiediamo che cosa si deve provare a cadere da quell'altezza. Forse sarebbe divertente, ma con qualche riserva, perché dopo tutto, ci diciamo, l'aria non è esattamente il nostro elemento. Per molto tempo non cambiamo il nostro modo di pensare a questo proposito.

Poi viene il momento in cui non ci sentiamo a nostro agio, perché abbiamo di nuovo il tempo di guardare il mondo, mentre il volo procede per conto suo. Da questo stato di disagio usciamo quando impariamo ad affrontare e a risolvere molti problemi.

E allora cominciamo a vedere la terra e il cielo come simboli. La montagna non è più una massa di terra che termina con una vetta temibile, ma un ostacolo da superare in vista di una meta più alta.

E scopriamo che l'aeroplano è un maestro. Un maestro calmo, acuto, persuasivo, dotato di una pazienza infinita. Un aeroplano non vuol sapere le ragioni che spingono il pilota, non lo fraintende, non deve placare i suoi risentimenti. Come il cielo, un aeroplano è, e basta; e impartisce le sue lezioni. Se desideriamo imparare le sue lezioni, esso ce le offre a profusione, e possono diventare lezioni molto particolareggiate e profonde.

Ecco Columbus. Tiro un poco a me la cloche perché il biplano si sollevi sopra le cime degli alberi a una quota di sicurezza. Non è permesso passare sulle città a bassa quota, e non si dovrebbe farlo anche se non fosse stabilito dai regolamenti. Le città non offrono molti posti idonei all'atterraggio nel caso in cui il motore si dovesse fermare, e coloro che non si interessano agli aeroplani non devono essere disturbati nemmeno per un momento dal rumore dei cilindri che lavorano per far girare un'elica. Sorvoliamo, dunque, Columbus a settecento metri, e per un po' il volo diventa meno interessante. A bassa quota la terra è come una macchia confusa che sfila sotto di noi. A settecento metri, la macchia confusa scompare e tutto è chiaro e nitido, in lento movimento. Ecco l'autostrada che porta in città, gremita di automobili e di autocarri. Là c'è una raffineria, che si dà tanto da fare a sputare fuori il fumo dalle sue alte ciminiere col solo scopo di indicare l'esatta direzione del vento al pilota che passa su un biplano. E là, sul prato che costeggia il fiume, c'è l'Aeroporto Municipale di Columbus, con molte piste che si intersecano, in modo da consentire le manovre con ogni vento. Una zona di parcheggio curva, e macchie d'olio lasciate dai velivoli passeggeri davanti all'aerostazione. L'Aeroporto Municipale di Columbus non è il posto adatto per un vecchio biplano senza radio.

Dal gigante di cemento brilla per un attimo una luce verde. Eccola. Di nuovo. Dalla torre di controllo, un lampo verde intermittente. E, dietro al verde, c'è un omino nella torre. Mi sta segnalando che posso atterrare. Quanta gentilezza, e quanta premura! Mentre voliamo a settecento metri sopra il suo aeroporto, ci ha invitato a fermarci per prendere una tazza di caffè e parlare un po' dei vecchi tempi.

Ti ringrazio molto, amico, ma devo proprio continuare la mia strada. Non voglio disturbare quegli aeroplani che credono nelle radio. Facciamo oscillare le ali insegno di ringraziamento e di augurio, giacché il suo è stato un gesto inconsueto. C'è un tipo che mi piace dietro la luce verde dell'Aeroporto Municipale di Columbus, e una volta o l'altra conto di ritornarci per conoscerlo.

Attraversiamo un fiume, alcune alte antenne radio scivolano sotto di noi, e appena lasciata la città ritroviamo la campagna. La città perde sempre la battaglia. Per quanto grande sia, c'è sempre la campagna, paziente, come un gran mare verde e calmo che la circonda, che le si chiude alle spalle. L'aspetto della terra passa rapidamente dal Moderno all'Eterno, appena hai finito di sorvolare una città. Per un po', una fila di motels tiene duro lungo le autostrade che portano in città, ma alla fine anche loro si arrendono e la campagna prende il sopravvento, insieme con la sua gente tranquilla che conduce un'esistenza tranquilla. Di nuovo il rombo del motore si abbassa sulle cime degli alberi e si perde fra gli aghi dei pini.

Parallelo alla strada deserta che mi porterà fino all'aeroporto di Auburn, c'è un bel prato rasato e piano, buono per l'atterraggio. Così rassicurato, posso concedermi il piacere di volare basso.

Ecco due alti pini, distanti fra loro quanto l'apertura delle mie ali, che si avvicinano rapidamente, ci sovrastano; all'ultimo momento, uno strattone alla cloche, alettone sinistro, e dopo una brusca virata in salita vediamo i rami che ci sfiorano. Questa è la consapevolezza del volo, quando puoi allungare una mano e toccare il terreno che ti scorre sotto e sfiorare i rami degli alberi. Non c'è posto più divertente, per volare, di un prato sconfinato con alcuni alberi sparsi qua e là. Voli con le ruote che rasentano l'erba; passi saettando ad altezza d'uomo accanto ai primi alberi che ti appaiono normali e impossibili da scalare, ti precipiti verso i successivi che ti sembrano altrettanto inaccessibili e poi, con un piccolo movimento della cloche e del timone, schizzi in alto rombando e guardi i rami sotto di te.

Eppure, quanto hanno lavorato, quanto hanno lavorato i primi che volarono, per staccarsi dal terreno! Anni di vita e di studi per fare trenta metri, per una quota di tre metri, per venti secondi in aria. E oggi noi possiamo gustare il godimento puro e libero di volare per quei venti secondi, e poi per altri venti, e poi ancora. Sfioriamo il campo con le ruote, ci alziamo rapidamente e poi sfioriamo le cime degli alberi più alti. Fendere l'aria con il bordo di un'ala, con un guanto, socchiudendo gli occhi. Questo è volare. La capacità di slanciarsi felici attraverso il cielo, di vedere il mondo che ci è familiare da tutti i punti di vista, o non vederlo affatto, di girare la testa e di passare un'ora in quell'altro mondo dove le colline, le pianure, le falesie, i laghi e le praterie sono fatti solo di nubi.

Ma prendi un pilota con il suo aeroplano prediletto e immergilo nel suo mondo prediletto: campi disseminati di alberi, montagne da superare, la solitudine fra le

nuvole del tramonto. Raramente, molto raramente, e anche allora solo se lo osservi con molta attenzione, lo vedrai sorridere. L'ho constatato su me stesso, una volta, e me ne sono chiesto il perché.

Volavo a bassa quota sul deserto, ad altissima velocità; guidavo una pattuglia di quattro F-86 Sabrejets verso un obiettivo. Tutte le carte erano lì, aperte davanti a me: quella missione a bassa quota faceva parte dell'addestramento di squadriglia; eravamo carichi di carburante ed era necessario andare a tutto gas per smaltirlo; il terreno era piatto e l'aria mattutina immobile. Alla fine del volo a bassa quota ci aspettavano i bersagli. Guidavo un buon aeroplano, e avevamo scommesso cinque cents per ogni colpo andato a segno.

Dunque, c'era l'ago dell'anemometro fisso sulle 540 miglia l'ora. C'era una cloche che doveva essere manovrata con movimenti impercettibili per seguire le lievi irregolarità del terreno e per superare rapidamente gli alti cactus. C'erano tre amici in formazione larga a sinistra e a destra, tutti impegnati in una delle missioni preferite; un volo ad alta velocità a bassa quota, e alla fine una sfida. Con noi, in quel volo, otto mitragliatrici pesanti, caricate e pronte a fare fuoco. Quattro splendide frecce, veloci e ben carenate, che spiccavano con il loro colore argenteo contro il deserto; eccone una che salta un roccione, e ora un'altra che si tuffa in una depressione con una rapida scivolata d'ala per evitare una solitaria pianta di yucca: come ragazzini che giocano a fare i piloti di jet da caccia con grossi giocattoli più che autentici, squarciando l'aria con colpi di mitraglieria alle lucertole immobili nel sole, senza che orecchio umano ne sia disturbato e senza una voce che protesti.

Velocità, potenza e maneggevolezza: erano giocattoli che ci stavano dando il massimo godimento. Ma io non sorridevo. Sprecavo nella preoccupazione un prezioso secondo di quella gioia distillata. Perché non sorridevo? Avrei dovuto ridere, cantare, e, se ci fosse stato posto per ballare, avrei dovuto ballare.

Eccola, la lezione, impartita da un aeroplano diverso, a una velocità di 543 miglia l'ora, a una quota di due metri e quaranta. Concentrati, pilota, concentrati. Le uniche cose importanti accadono dentro dite. Fuori dite può succedere qualcosa di grande, di eccezionale, di diverso, di insolito, ma il suo significato e la sua importanza vengono dal tuo intimo. Il sorriso è una manifestazione esterna, un mezzo di comunicazione. Qui puoi abbandonarti alla tua gioia e conservarla tutta per te, conoscerla, gustarla, sentirla, essere felice. Non c'è bisogno di comunicare.

Ecco, oltre i cavi della linea elettrica, l'aeroporto di Auburn. Tiro la cloche, passo rombando sui cavi, e all'improvviso mi appaiono le due piste di cemento, le due piste d'erba, una manica a vento scarlatta che si agita dolcemente sulle pompe di benzina. Controvento, virata sul campo, scelgo la pista d'erba e il punto della pista sul quale atterreremo. Il paracadute dà fastidio; sarà bello scendere a fare quattro passi. Il biplano è solo sul campo, ma lui non si rende conto di questa solitudine e plana tranquillo verso la tenera erba primaverile.

È buono questo campo, non ci sono nemmeno i solchi scavati da molti atterraggi. Un campo soffice e invitante per tornare a terra, un campo sul quale il biplano si può posare come ha fatto tante altre volte. Tiro la manetta e l'elica diventa una girandola

silenziosa. Planiamo dolcemente incontro al verde, il vento passa fra i tiranti con un sibilo leggero, tanto per dimostrarci la sua presenza. Spingo la cloche, e gli alberi ai bordi del campo diventano più alti, poi più alti ancora, e l'erba davanti scompare dalla vista, e quella sui lati si trasforma in una macchia confusa; ora tiro a me la cloche, mentre rallentiamo, poi la tiro ancora, ancora... e tocchiamo terra con un lieve colpo, rolliamo su tutte e tre le ruote avanzando con molto strepitio sul terreno disuguale dove nasce l'erba. Timone a sinistra - timone a destra, e già siamo scesi a una velocità che mi consentirebbe di saltare giù e di camminare. Un tocco alla manetta e ci avviamo lentamente verso le pompe di benzina accanto a un gruppetto di edifici. Sono edifici né vecchi né nuovi: un hangar, un altro hangar più indietro. C'è della gente in piedi vicino alla porta; chiacchiera e guarda il biplano che si avvicina.

Una imballata del motore e il vento, risucchiato, m'investe per un momento, poi manovro il timone a sinistra per girare e portarmi accanto alla pompa di benzina a basso tenore di ottani e metto il pomello rosso del dosatore di miscela in posizione di stop. Il motore continua a girare per quattro secondi, poi improvvisamente tace, e io sento il rumore metallico dei pistoni che si affievolisce e quello dell'elica che si ferma.

Contatti tolti. Rubinetto benzina chiuso.

Slaccio la cintura di sicurezza, sfibbio le cinghie del paracadute, tolgo i guanti e il casco, e sento il piacevole venticello che non è generato da un'elica.

C'è ancora sole. Silenzio. Posso avere solo una vaga idea del silenzio, perché ho ancora nelle orecchie il rombo del motore; lo spirito del motore, lo spirito di una cosa che si potrebbe essere tentati di chiamare morta.

La piccola folla si avvicina mentre comincio a riempire il serbatoio. Quei giovanotti sembrano un po' intimoriti e guardano in silenzio il vecchio aeroplano. Sono allievi piloti, e non gli capita tutti i giorni di vedere vecchi aeroplani che volano. Si rendono conto che il biplano è un retaggio, o lo considerano solo come una strana reliquia errante? Sarebbe bello saperlo, ma non puoi chiedere a degli estranei se si rendono conto che questo apparecchio è un retaggio. Non lo puoi chiedere fino a che non li conosci, fino a che non siano più degli estranei.

«Salve. Dove si può mangiare un panino, qui intorno?»

7

Il biplano continua il suo volo verso ovest, verso nuovi episodi, verso nuove lezioni. Dagli episodi insignificanti, come il rifornimento del carburante; dagli episodi più seri, come l'imbardata sulla pista di Crescent Beach, c'è sempre qualcosa da imparare per arricchire le proprie conoscenze e per farne tesoro in avvenire.

Il paesaggio cambia insensibilmente; sempre più i pini cedono il posto ai campi coltivati, che si distendono verdi sotto il sole. Somiglia al Paese di Oz, e la strada che seguo potrebbe anche essere di mattoni gialli. La campagna, anche da un'altezza di nemmeno trenta metri, appare ordinata. Nei pascoli non c'è un filo d'erba fuori posto, perfino le mucche pascolano su grandi X dipinte col gesso da un regista meticoloso. A posto! Tutti a posto! Azione! Si gira!

Mi sento come un intruso sul set, e il rumore del motore sciuperà la colonna sonora. In qualche posto qua intorno, sotto una quercia gigantesca, ci deve essere un tecnico del suono con un microfono. Ma aspetta. Siamo anche noi parte dello spettacolo. Pronti per la scena:

> Entra il BIPLANO, che vola da est a ovest. Il rumore del BIPLANO è dapprima un sommesso borbottio, poi diventa un ROMBO, infine dissolve in un borbottio che si allontana verso ovest. Stacco sulla carlinga del BIPLANO. La camera inquadra per un momento le VACCHE, panoramica in avanti lungo LA STRADA DI MATTONI GIALLI, poi panoramica sulla FATTORIA. *Nota per l'Attrezzista*: la fattoria rappresenta la Città Smeraldina; simboleggia l'ordine, la pulizia;

tutto funziona a dovere, nel tranquillo scorrere del tempo; si deve suggerire l'idea che la magica città sull'arcobaleno prende spesso forme per noi consuete, che ci impediscono di scorgerne l'essenza magica.
Taglio su QUERCIA GIGANTESCA; stando all'ombra della quale vediamo il BIPLANO che di nuovo si avvicina volando in direzione est-ovest, che passa ROMBANDO sopra il fogliame, poi rimpicciolisce e scompare a occidente. Dissolvenza sulla scritta, in nero e verde: FINE.

Questa è buona! Stampala!

Siamo contenti che sia venuta bene, ma per il biplano le riprese continuano, continuano sempre. Sotto di noi, centinaia di registi lavorano nell'ombra, seduti sulle loro poltrone pieghevoli. A posto! Azione! BIPLANO. FATTORIA. Città Smeraldina. E attraverso tutto questo STRADA DI MATTONI GIALLI. Questo è il Sud nella primavera del 1929. Ogni tanto, dei bambini a frotte, che salutano agitando le mani; meritano un cenno di risposta dal biplano che vola a trenta metri dal suolo. E via. La gente che vive laggiù. La vedo vivere, pescare, nuotare, arare, accendere il fuoco che sprigiona attraverso i comignoli il suo fumo azzurro. Il fumo che si solleva in spire e viene trascinato via dal vento, facendomi capire che adesso il vento in prua si è abbassato verso il suolo. Non è un vento forte, ma sufficiente a impedirci di volare rapidamente come vorremmo. Ma quanto più lentamente voliamo, tanto più possiamo vedere la terra e apprezzarla. Un aeroplano, specie un vecchio aeroplano, non può avere fretta. Ha una sola velocità di crociera. Nel caso del biplano, manovro la manetta fino a che l'ago dell'indicatore si stabilizza sui 1725 giri. Una velocità giusta, buona per far girare il motore senza sforzo, né troppo né troppo poco; 1725 giri danno un rumore giusto e appropriato nel vento. In assenza di vento, a 1725 giri si possono fare circa novantacinque miglia l'ora; col vento contrario che c'è, andiamo a ottanta miglia l'ora. Decisamente, in questa traversata non vogliamo sorprendere il paese con un nuovo record di velocità.

Siamo noi, invece, che ci sorprendiamo alla vista del bel paesaggio che ci scorre sotto. La gente è convinta che il Sud sia brutto, e anch'io, quando mi è capitato di vederlo da terra, l'ho giudicato brutto, deturpato e intorbidito da un odio cieco e ottuso. Ma dal cielo non si può vedere l'odio che lo dilania, e il Sud appare come una terra dolce e bella.

Gli aeroplani offrono ai piloti un antidoto contro il male, e molti piloti conservano impresso nella mente il ricordo di posti che hanno visto dall'aria e che hanno giudicato belli. Nel mio schedario personale c'è una valle fra le colline che costeggiano il mare a Laguna Beach, California. E quella valle a est di Salt Lake City, Utah, sull'altro versante della grande montagna, in fondo alla quale scorre un fiume, e che d'estate è un autentico Eden. C'è un bel posto anche nella Pennsylvania orientale e, non lontano, c'è perfino una pista erbosa per l'atterraggio. Un pilota di linea mi ha parlato di un posto che ha scoperto in Arizona. Lo aveva visto da un'altitudine di diecimila metri durante un volo New-York - Los Angeles, e dal

momento della scoperta lo aveva studiato ogni volta che ci era passato sopra. Mi disse che sarebbe stato un bel posto per andarci a vivere, una volta in pensione, solo e tranquillo.

C'è una pianura nella Francia del Nord, una collina in Germania, una spiaggia con la sabbia che sembra zucchero in Florida, dalla parte del Golfo del Messico. E oggi arricchisco il mio schedario con le fattorie e i pascoli dell'Alabama centrale. Se mai sentissi il bisogno di evadere, sono lì che mi aspettano.

Bei posti. E anche bei momenti. Non momenti che " sono stati " belli, ma che sono belli". Perché rimangono, e io posso assaporarne tutta la bellezza semplicemente aprendo lo schedario, prendendo un momento a caso e riprovando le sensazioni che provai in quella circostanza. Non è la circostanza che conta, ma la lezione appresa. Non il simbolo, ma il suo significato. Non ciò che è al di fuori, ma ciò che accade dentro.

Prendo una scheda, una qualunque. Eccone una: intestata *Pat e Lou - EI Toro. Un episodio.*

Era un anno che mancavo dalla 141esima Squadriglia Caccia Tattica perché mi avevano mandato dall'altra parte del paese. Un giorno mi arriva una telefonata. Erano Patrick Flanagan e Lou Pisane, Campioni di Trasvolata Continentale della Guardia Nazionale Aerea del New Jersey, che avevano traversato di nuovo il paese. Questa volta stavano compiendo una missione di addestramento di 2600 miglia ed erano atterrati con i loro F-86 alla Base dell'Aviazione della Marina a El Toro, a trenta miglia dal luogo in cui mi trovavo io.

La scheda è piena di ricordi dei vecchi tempi: dei tempi in cui Pat riuscì con un vecchio e rozzo F-84F a mettere nel sacco un Sabre Mark VI dell'Aeronautica Militare Canadese nei cieli di Francia e a centrarlo per un momento nel suo mirino.

Una battaglia per burla, naturalmente, eppure il Mark VI era un aereo da combattimento, e l'84 no. Ma Pat è un abile pilota e, anche ammesso che la vicenda sia stata abbellita qua e là e arricchita dal suo gusto per il drammatico e il divertente, è certo che il povero canadese non aveva una sola probabilità fin dall'inizio.

E Lou: il freddo, alto Lou, che m'insegnò qualcosa sulla pazienza un giorno che volavo con lui, e che inseguì e alla fine raggiunse un caccia francese, e lo superò sfiorandogli l'ala per ricordargli che bisogna guardarsi intorno se non si vuol rischiare di essere beccati perfino da un vecchio F-84. Lou, formale, educato, assolutamente corretto, come se fosse stato allevato nella più rigida etichetta fin dall'età della ragione; ma quando imparavi a conoscerlo diventava vivo, sempre freddo, ma con una mente logica e acuta che non sopportava assurdità, nemmeno dal generale comandante. «Ma via, generale, lei sa meglio di me che non leggiamo nemmeno una riga della *checklist* durante il controllo prevolo. Se lei vuole che teniamo in mano la *checklist* durante il controllo prevolo, non ha che da dirlo. Ma non pretenda che si legga da cima a fondo quella roba ogni volta che dobbiamo volare.»

Schedati fra i Momenti Belli, per poterli rivivere, per poter tornare sul campo di El Toro. E là, circondati da aeroplani della Marina, due argentei F-86 della Guardia Aerea parcheggiati l'uno accanto all'altro.

«Mi dispiace di aver lasciato l'84 in Francia, ma anche l'86 è un buon aeroplano, e fra non molto la squadriglia avrà dei 105. Non hai voglia di tornare con noi?»

«Tornare con voi tipacci? Ho dovuto attraversare il paese per liberarmi di voi, e adesso mi seguite fin qui. Buon vecchio 86. Se ti prometto di non toccare niente, mi lasci dare un'occhiata dentro, Lou? Ragazzi, non esiste forza al mondo, capace di riportarmi nella 141esima Squadriglia Caccia Tattica.»

Guardo quell'abitacolo. tutto come allora: il pannello dell'armamento, la manetta, il comando del freno aerodinamico, il pannello degli strumenti di volo, la lunga leva di comando del carrello, il pannello degli interruttori dei circuiti, il seggiolino eiettabile. Ragazzi, non imparate mai niente, siete un branco di filibustieri. «Lou, hai lasciato qui la tua *checklist*! Come puoi fare un adeguato controllo prevolo senza quella checklist in mano?» Se ne fregano del regolamento. Branco di lazzaroni.

É arrivato il momento di un'ultima stretta di mano alla luce del crepuscolo, e loro si arrampicano negli abitacoli e si allacciano le cinture. Provo una strana spiacevole sensazione: devo affrettarmi a raggiungere il mio aereo, altrimenti se ne andranno senza di me. Ma dov'è il mio aereo? Non sono mai rimasto a terra mentre gli altri della mia formazione si preparavano alla partenza. Dopo essersi sistemato il casco e la maschera per l'ossigeno, Pat parla un momento alla radio, copiandosi i dati strumentali per il rollaggio e il decollo e rileggendoli alla torre di controllo. Ehi, Pat! Ricordi di quando Roj Schmitt, che era nel tuo gruppo, volò per la prima volta in una tempesta? Ti disse: «Non ti preoccupare per me, vai come se fossi solo...». Ricordi, Pat?

Ehi, Lou! Ricordi, a Chaumont, quando scommettesti che a toccare terra col paracadute il colpo non poteva essere più forte che se fossi saltato dalla finestra di un secondo piano? Ricordi?

Pat fa segno con la mano a Lou di avviare il motore e, maledizione, lo fa anche a me, che sono lì in piedi sulla pista, in abito civile. Perché l'hai fatto, Flanagan? Buffone, dannato stupido buffone! Vuuum-vuuuum! I due motori si svegliano contemporaneamente alla vita, il sibilo crescente dei compressori che succhiano l'aria nelle prese dinamiche e il brontolio delle camere di combustione che la trasformano in fuoco e la spingono attraverso la turbina. Ora, anche se gridassi, loro vedrebbero solo il movimento delle mie labbra. Le ruote cominciano a girare, e i due velivoli si avvicinano a me rollando in direzione della pista di decollo. La polvere prima invisibile schizza via dal cemento, sollevata dal turbine infuocato che esce dai reattori. Pat mi rolla accanto veloce, guardandomi dall'alto del suo abitacolo, mi fa un breve cenno di saluto. Arrivederci, Pat, arrivederci da qualche parte, amico, Il bordo della sua ala mi sfiora la giacca, l'alto timone incede orgoglioso. E a sei metri di distanza ecco arrivare Lou, contro ogni regolamento. Durante il rollaggio, la distanza di sicurezza dovrebbe essere di trenta metri, Pisane. Credi di essere a una esibizione aerea, campione?

Un cenno di saluto dall'abitacolo, ricambiato da un uomo in abito civile, fermo sul cemento. Da parte mia, manda il generale all'inferno, Lou. Tanto, non dubito che lo faresti in ogni modo.

Si allontanano giù per la pista di rollaggio, mentre nella sera incipiente si accendono le luci azzurre. In fondo alla pista si sente il rumore assordante di due aeroplani con i motori al massimo. Che cosa stai facendo in questo momento, Pat? Il controllo del carburante di riserva? Affonda sui freni, gira la manetta fino ad arrivare al 95 per cento dei giri al minuto, allunga la mano e inserisci il commutatore del carburante di riserva, lascia che il regime si stabilizzi, dai tutta manetta, togli potenza e inserisci di nuovo il serbatoio principale. E Lou? Controlli eseguiti, portalo al 98 per cento, tieni i freni, fai cenno a Pat quando sei pronto a rollare.

I piccoli caccia in fondo alla pista cominciano a muoversi, lasciandosi dietro la sottile scia di fumo nero dei motori a pieno regime. Si alzano insieme, si sollevano da terra, insieme aprono i portelli del carrello, i carrelli rientrano nelle due eleganti fusoliere, i portelli si chiudono, rigidi, con movimenti da robot. Se ne vanno veloci, sempre più veloci, volando bassi nell'aria.

In stretta formazione, si trasformano subito in due frecce che sconvolgono l'aria con il loro rumore e il loro impeto, e la riversano come una valanga sulla pista. Per un lungo meraviglioso momento le loro sagome si stagliano nel cielo, e da terra riesco ancora a vedere due puntini: i piloti nei loro abitacoli. Poi vedo solo delle ali, dei timoni, degli equilibratori e due scie sottili di fumo nero.

Diventano sempre più piccoli mentre volano verso le montagne a est, ora prendono quota, rapidamente... più piccoli... addio, Pat... più piccoli.., in bocca al lupo, Lou... Sono spariti.

Due scie di fumo nell'aria, che ora serpeggiano nel vento. Abbasso gli occhi sulla pista silenziosa e vedo le mie scarpe da borghese incollate su quel dannato cemento, ma non riesco a vedere bene né le scarpe né il cemento e la dannata ragione è che, malgrado i dannati riflettori, la notte è scesa a confondere le cose. Perché siete tornati, ragazzi? Perché siete venuti a trovarmi, e siete partiti senza di me, teste quadre? Le vostre buffonate non potrebbero riportarmi in quella dannata squadriglia neanche per tutto il dannatissimo tè della Cina.

Una quantità di momenti sono registrati nel mio calendario, una quantità di episodi.

Sulla terra vedo delle ombre. Non sono lunghe, ma mi dicono che il sole mi sta superando. Inevitabile, credo. Se il sole si muovesse a ottanta miglia all'ora intorno alla terra avremmo una giornata piuttosto lunga. Vai pure avanti, sole. Tanto, per me è quasi ora di atterrare. Posso fare un'altra tappa oggi; con un po' di fortuna, potrei arrivare al Mississippi.

I pascoli ben tosati di Oz hanno lasciato il posto a una terra paludosa, e a caldi laghi immobili, Il biplano si tira dietro la sua ombra, proiettandola sulla strada dove, lenta lenta, passa ogni tanto un'automobile. Grazie al cielo, riusciamo ancora a superare le auto. E questo il punto di riferimento fra Veloce e Lento. Fino a che riesci a superare le automobili, non devi preoccuparti di niente.

Davanti a noi, quello che sulla carta è un circoletto blu diventa Demopolis, Alabama. Il paese si trova non lontano da un fiume (un piccolo serpentello azzurro sulla carta) e il terreno lì intorno è coperto da canneti. Un aeroporto gigantesco nell'esatto centro geometrico di Nessunposto. Anche il paese di Demopolis non è che

una lunga strada. Durante la guerra, l'aeroporto deve essere servito per l'addestramento dei piloti, ma ora è pressocché deserto, con una piccola pompa di benzina, una solitaria manica a vento e un edificio consunto dal tempo. Planiamo di nuovo verso l'erba, aeroplano, e nel vento, e vediamo cosa ci aspetta.

Stranamente, ci aspetta una piccola folla, sbucata fuori da chissà dove per vedere il biplano. un avvenimento a Demopolis, dove, per quello che si vede, c'è solo un altro aereo parcheggiato, su cinquanta acri di cemento e duecento acri di terreno. Mi fanno delle domande sotto il sole, mentre la benzina scorre dolcemente nel serbatoio.

«Da dove viene?» Dal North Carolina.

«Dove va?»

«A Los Angeles.» Un momento di silenzio. Guardano, dentro l'abitacolo, il piccolo cruscotto nero. «É un viaggio lungo.»

«Così sembra.» E penso ai litri di benzina che dovrò ancora mettere nel serbatoio, alle ore che passerò cercando di guardare attraverso il parabrezza unto, al sole che avrò alle spalle nelle mattine a venire, e negli occhi alla sera. Sembra proprio un lungo viaggio.

Entro nell'edificio della direzione, e ho ancora abbastanza tempo per bermi una bottiglia della mia eterna Pepsi-Cola. So che questo deve essere un posto molto tranquillo, ma ho ancora nelle orecchie l'1-3-5-2-4 del motore. Posso fare ancora una tappa, oggi. Un volo lungo, fino al tramonto del sole. Forse questa notte sarò sul Mississippi. E bello stare in piedi, sgranchirsi le gambe. Sono stato parecchio nell'abitacolo, oggi. Sarebbe bello stendersi sull'erba e dormire. Un altro balzo e ce la farò.

8

I colori cominciano a sbiadire, a fondersi. Mi accorgo che sto cercando di affrettarmi. Gli alberi diventano scuri e si affollano lungo la strada, e fin dove arriva il mio sguardo non vedo altro che cime di alberi verdeggianti nella luce pomeridiana. Oggi ho passato molte ore in questo abitacolo, e sono stanco.

Immediatamente, sento una voce stupita. Stanco? Stanco di volare? Oh, sicché ti basta passare un po' di ore al vento e già sei stanco, pronto a mollare. Finalmente constatiamo che c'è una differenza fra i piloti di un tempo e quelli di oggi. Non sei nemmeno a metà strada e crolli sotto la modesta fatica di alcune ore di volo.

Va bene, basta. Non hai prove per dimostrare che i piloti di un tempo non si stancassero, e ti faccio osservare che non avevo alcuna intenzione di mollare, o anche solo di rallentare. Non con le parole, ma con i fatti si vedrà se posso reggere al loro confronto. Solo vivendolo, posso scoprire il volo.

É per questo che tante persone viaggiano in aeroplano, ma poche sanno che cosa sia volare, il passeggero che aspetta in un aeroporto, vede gli aeroplani attraverso una grande lastra di vetro, dall'interno di una sala con aria condizionata e musica in sordina. Il rumore di un motore è un mormorio attutito che gli giunge da fuori, un momentaneo ronzio che accompagna la musica in sottofondo. In alcune aerostazioni la realtà viene quasi servita ai passeggeri su un piatto d'argento, per evitare che i loro abiti possano essere sciattati dal soffio delle eliche, da quello stesso sacro soffio delle eliche che ha sciattato gli abiti dei grandi protagonisti del volo. E l'aeroplano è lì, torreggia su di loro, quell'aeroplano che ha volato per tante ore e che volerà ancora per tante ore fino a che non sarà sostituito da un velivolo più moderno. Molto spesso, però, il soffio delle eliche è solo una forza che rovescia il bavero della giacca, una seccatura; e i passeggeri, la cui unica preoccupazione è quella di trovare la scaletta quanto più presto possibile, per sfuggire al vento, si accorgono a malapena dei grossi aeroplani. E l'aeroplano, che ha tante cose da offrire a coloro che vogliano prendersi appena il disturbo di guardare, passa inosservato? La curva delle sue ali, che ha cambiato la storia e il cammino dell'umanità, passa inosservata?

Be', che ne sapete voi? Non passano inosservati. Lì al vento, con le mani in tasca e le spalle curve contro il freddo e il sole, il secondo pilota, tre strisce d'oro sulle maniche, senza curarsi dei passeggeri, dedica tutta la sua attenzione all'aeroplano. Controlla che non ci siano perdite nei condotti idraulici, che tutto sia pulito e in ordine nell'alloggiamento del carrello. Le ruote, i copertoni, sembra tutto a posto. Cammina intorno all'aeroplano, lo guarda; lo controlla, gode della sua vista senza un'ombra di sorriso.

Il quadro è completo. I passeggeri si sistemano nei sedili imbottiti, e fra poco viaggeranno in una macchina che tanti di loro non capiscono e non si curano di capire. Il secondo pilota e il comandante la capiscono, e hanno cura del loro

aeroplano, al quale dedicano tutte le loro attenzioni. Così nessuno è dimenticato; l'aeroplano è felice, e con lui l'equipaggio, e i passeggeri sono pronti a intraprendere il volo.

Tuttavia, un aeroplano è diviso in due parti ben distinte.

Nella cabina passeggeri, la paura che quello possa essere «l'ultimo volo», il ricordo delle sciagure aeree riportate a caratteri di scatola dai giornali, una certa tensione in quello spazio chiuso al momento del decollo, e la speranza di poter compiere il viaggio sani e salvi prima che altri titoli a caratteri di scatola appaiano nelle edicole. Ma fatti pochi passi, e superata la porta che conduce nella cabina di pilotaggio, la tensione scompare come se tutto ciò non esistesse, Il comandante nel seggiolino di sinistra, il secondo pilota in quello di destra, l'ufficiale di rotta davanti al quadro dei suoi strumenti, dietro al secondo pilota. La solita routine, ripetuta un incalcolabile numero di volte. Una mano che aziona le manette, verifiche e controverifiche degli strumenti di controllo dei motori e della velocità indicata che aumenta lentamente, una mano che passa dallo sterzo delle ruote di prua alla barra di comando quando i comandi di volo entrano in funzione prima che l'aeroplano decolli. La voce del secondo pilota che legge sull'anemometro la velocità indicata: «V-uno». Una breve frase in codice che significa: «Comandante, dobbiamo volare; non è rimasto abbastanza spazio per fermare l'aeroplano a meno di non uscire fuori pista».

«V-R.» La mano del comandante tira leggermente la barra di comando, e le ruote di prua si staccano dal suolo. Un istante, e anche le ruote del carrello si staccano dal suolo e l'aeroplano è in volo. Una mano, quella del secondo pilota, sulla manopola contraddistinta dalla scritta " Carrello-Dentro ", e dal ventre del velivolo giunge un rumore sordo mentre le gigantesche ruote, che ancora girano a vuoto, rientrano pesantemente nel loro alloggiamento.

«V-due.» Ovvero: «Con questa velocità indicata, anche se perdiamo un motore, riusciremo lo stesso a prendere quota». La fase di decollo è contrassegnata da punti di riferimento che dicono: questo è ciò che possiamo fare se perdiamo un motore adesso. Il decollo è l'inizio, per l'equipaggio, di una fase interessante con molti piccoli problemi da risolvere. Sono problemi veri e propri, ma non difficili, e sono quel tipo di problemi che l'equipaggio risolve in ogni momento, in ogni volo. A che ora si dovrebbe arrivare sulla verticale di Ambrose? Tenere pronti i dati di posizione per il Centro di Phoenix quando sorvoliamo Winslow, chiamarli sulla radio due, frequenza 126,7 megacicli. Trasmettere un rapporto alle stazioni meteorologiche, con notizie sulla situazione effettiva dei venti sulla nostra rotta, e informazioni sulla turbolenza, sulla parte superiore delle nubi, e su eventuale formazione di ghiaccio. Dirigere a 236 gradi per un po', quindi aggiungere tre gradi, e fissare la rotta su 239 gradi per compensare l'effetto del vento.

Piccoli, piacevoli problemi, ai quali l'equipaggio è abituato. Ogni tanto sopraggiunge un problema più grosso, ma questo fa parte del divertimento e permette di considerare il volo come un'attività stimolante e simpatica per guadagnarsi da vivere. Se la porta che divide la cabina dei passeggeri da quella di pilotaggio non fosse una porta in piena regola, la sicurezza e l'interesse che nascono da migliaia di

ore di volo filtrerebbero dall'altra parte e annullerebbero tutte le tensioni e tutte le paure.

Per la verità, perfino i piloti di linea si sentono spesso nervosi quando devono volare come passeggeri. Ogni pilota si sentirebbe molto più a suo agio se fosse ai comandi invece di starsene lì seduto a guardare una porta anonima che sbarra la strada verso la cabina di pilotaggio. Il pilota non riesce più a provare il piacere di volare come un qualsiasi passeggero, che ignora tutto e ha paura, che ignora tutto e si gode il volo. Dentro di lui c'è sempre una voce che critica il modo in cui viene guidato l'aeroplano. Anche se è seduto in coda a un aviogetto da 110 passeggeri, il pilota si sente solo, durante l'atterraggio, e dentro di sé dice all'altro pilota: «Non adesso, stupido! Stiamo virando troppo presto! Avanti a est, piano... così... troppo! Richiamalo adesso! Fuori i *flaps*, altrimenti...» e con un colpo sordo le ruote cominciano a rotolare sul cemento. «Be', va bene,» dice la voce silenziosa in fondo alla cabina «ma io avrei atterrato molto più dolcemente.»

Il biplano ronza rumoroso sulla traiettoria del sole che ora è basso davanti a noi, un disco untuoso scintilla sul parabrezza. Non ci è rimasta molta luce per volare. La palla del sole, lanciata in alto, dopo essersi fermata un po' allo zenit, scende rapida oltre l'orizzonte. Il cielo è ancora pieno di luce, che però non colpisce più la terra. La terra è una solenne custode del tempo e, quando il sole è calato, ammanta puntualmente i suoi abitanti nell'oscurità.

Sotto c'è Vicksburg, e là, fuori le acque scure e opache in parte immerse nell'ombra, il Mississippi. Una chiatta, un ponte, che è probabilmente a pedaggio, e sopra il ponte delle automobili, e le automobili cominciano già ad accendere le luci. ora di atterrare, e poche miglia a sud c'è l'aeroporto di Vicksburg. Ma sulla carta vedo che un po' più avanti, a ovest, ci sono due aeroporti; se posso atterrare su uno di questi, sarò avvantaggiato nella tappa di domani, quando il sole ricomincerà il suo cammino.

«Va' avanti» dice la voce. «Se non troverai gli aeroporti potrai atterrare su un campo, e trovare la benzina più in là, domani mattina.» La voce che parla è quella interiore che cerca sempre l'avventura e che, vivendo solo per l'avventura, non si preoccupa di ciò che accade all'aeroplano o al pilota. Questa sera, ancora una volta, è lei ad averla vinta. Ci lasciamo il Mississippi e Vicksburg alle spalle e andiamo avanti. La Louisiana sfila via sulla mappa.

Il terreno è diviso in grandi quadrati scuri, nei quali probabilmente crescono piante di pepe e di piselli. E su un quadrato c'è un gruppetto di case di legno. Un paese. Dovrebbe esserci un aeroporto qui, ma non riesco a vederlo. C'è sicuramente, da qualche parte, ma certi piccoli aeroporti sono difficili da trovare anche in pieno giorno. La parola «aeroporto» serve spesso per definire un prato, accanto al quale un contadino tiene una pompa di benzina mimetizzata. In alcune parti del paese è un gioco diffuso, un'occasione per gareggiare: la Caccia all'Aeroporto. Si sceglie su una carta aeronautica un circoletto blu, uno di quelli che nessuno dei concorrenti abbia mai visto prima, I concorrenti decollano a intervalli di cinque minuti per andarlo a scovare, I vincitori, quelli che trovano l'aeroporto, godono per una settimana di una

certa superiorità su quelli che magari ci hanno volato sopra senza vederlo. «Questo a me non succederebbe mai,» ricordo di aver detto un giorno, quando per la prima volta un amico propose di giocare alla Caccia all'Aeroporto. «Che gioco stupido!» Ma con molta indulgenza accondiscesi ad andare con lui all'aeroporto.

Passai buona parte del pomeriggio a volteggiare su innumerevoli prati, continuando a cercare, passando al setaccio ogni prato, e ce n'erano molti, prima che mia moglie riuscisse finalmente a vedere un aeroplano parcheggiato sull'erba. Così, traballando, concludemmo il gioco. Era anche un aeroporto in piena regola. Sotto gli alberi non c'era solo una pompa di benzina, ma due, e una fila di piccoli hangar, un ristorante e una piscina.

Così questa sera, a ovest del Mississippi, non mi prendo nemmeno la briga di girare. Cercherò il primo aeroporto che capita e, se non dovessi trovarlo, atterrerò in un campo e aspetterò l'alba.

Qui gli alberi sono molto lontani dalla strada, su ciascun lato della quale ci sono vaste fattorie, e case coloniche illuminate. Provo un senso di solitudine vedendo quelle luci che si accendono.

Davanti a noi ecco una città, Rayville, Louisiana. A ovest dovrebbe esserci l'aeroporto. E naturalmente eccolo lì. Una sola striscia di asfalto, una corta fila di hangar aperti, una manica a vento solitaria e un po' stracciata. Vento laterale. Pista dura e vento laterale. Però è debole: direi non più di cinque miglia l'ora. Non è certo un problema. La lezione del vento laterale è stata dura, non facile da dimenticare, ma si sta facendo buio a terra e devo prendere una decisione alla svelta. Se non atterro qui, dovrò scegliermi un prato, e sarà difficile individuare un buon prato nell'oscurità, e in più avrò bisogno di benzina domani. Sarebbe bello atterrare a Rayville. E così vicino, solo a trecento metri da dove ci troviamo. Tuttavia, col vento laterale, trecento metri sono parecchi. Un'occhiatina a volo radente non ci starebbe male, mi suggerisce una delle mie tante voci interiori. Ha ragione. Se passo sulla pista a volo radente posso perdere al massimo qualche minuto.

Presa la decisione, andiamo, e scivoliamo sull'invisibile rampa d'aria che conduce all'estremità di ogni pista che sia mai stata costruita. Superiamo il recinto, altezza tre metri. Un metro e mezzo. Non va bene. Il biplano deve lottare contro la deviazione del vento per tenersi allineato con la pista; un atterraggio in queste condizioni sarebbe un grosso rischio nella migliore delle ipotesi. E guarda là, pilota. A nemmeno dieci metri dal bordo della pista, corre un lungo terrapieno. Quanto è alto? Mezzo metro? Un metro? alto abbastanza; anche un terrapieno di trenta centimetri sarebbe sufficiente a falciare via il carrello se il biplano dovesse uscire dalla stretta pista di atterraggio. E col vento laterale da quella direzione, è esattamente questo che succederebbe. Se perdesse il carrello, sarebbe la fine della storia. L'elica e il motore affonderebbero nel terreno, l'ala inferiore si staccherebbe e forse trascinerebbe con sé anche l'ala superiore. Non rimarrebbe molto del tuo aeroplano. E allora, che decidi?

Devo atterrare senza urtare il terrapieno. Sono un buon pilota, dopo tutto. Non ho al mio attivo quasi duemila ore di volo su una quantità di aeroplani? Sicuro, e ho volato da zero miglia l'ora a una velocità di poco superiore al doppio della velocità-

del suono. Ma certo, certo che posso fare atterrare un vecchio biplano su una pista con un vento laterale a cinque miglia all'ora.

Presa la decisione, scivoliamo di nuovo lungo la rampa, questa volta con l'intenzione di fermarci a terra. Attenzione, vai piano, fai posare le ruote sul terreno. Bene; avanti la cloche per mantenere le ruote a terra e la coda ben alta. Attento attento, pare che abbia intenzione di deviare sulla sinistra, verso il terrapieno. Bell'atterraggio, ancora un momento e rideremo dei nostri timori. Ecco, il rotino di coda ha toccato, adesso tira forte a te la cloche per inchiodare la coda, e speriamo che il rotino sterzi bene... timone a sinistra - timone a destra - timone tutto a destra. ATTENTO, FIGLIOLO, STA SBANDANDO. E TROPPO TARDI. NON RIESCO A CONTROLLARLO. STIAMO ANDANDO A SBATTERE!

Be', se sbattiamo, sbatteremo sodo. Do tutta manetta, e forse ce la faremo ad alzarci prima di arrivare al terrapieno, una probabilità su cento.

COSA STAI FACENDO CON QUELLA MANETTA? STIAMO ANDANDO A SBATTERE E TU NON PUOI FARCI NIENTE. ATTENZIONE. TIENTI FORTE. CI SIAMO!

Ancora un secondo e il biplano esce dalla pista, a tutta manetta e col motore a pieno regime, e devia bruscamente verso il terrapieno.

E qui, nello spazio di un altro secondo, due persone si affrontano nell'intimo del pilota. Una ha rinunciato, è sicura che nell'istante successivo ci sarà un cozzo spaventoso. L'altra ragiona ancora, gioca l'ultima carta, l'ultimissima carta, e, senza avere nemmeno il tempo di controllare la velocità per vedere se l'aeroplano riuscirà a sollevarsi, tira tutta indietro la cloche.

Il biplano punta il naso in alto, ma si rifiuta di volare. Quello che ha giocato la carta è filosofo. Abbiamo giocato quello che avevamo e abbiamo perso. Fra un decimo di secondo sentiremo un fracasso assordante. Pilota, spero che tu abbia imparato qualcosa sui venti laterali.

Il fracasso assordante arriva, e lo sento al di sopra del rombo del motore, lo sento nei comandi. Un tonfo sordo dapprima, come se avessimo urtato contro un ostacolo molto solido ma anche molto morbido con la gamba sinistra del carrello. E poi... niente.

Stiamo volando!

Stiamo semplicemente volando, ondeggiando nell'aria sopra l'erba del terrapieno. Un decimo di secondo di sollievo, e un'altra tegola; davanti a noi c'è una siepe di filo spinato e una barriera di alberi. Sarebbe stato meglio sbattere contro il terrapieno. Mi sto precipitando contro quegli alberi, e non ho una sola speranza di evitarli.

Ecco qua, me la sono meritata.

É di nuovo il giocatore che ha il sopravvento.

Muso in giù, dobbiamo puntare il muso in giù per acquistare velocità. La mia mano spinge leggermente la cloche, e le ruote rombano sull'erba. Dopo un momento si sollevano di nuovo e il biplano acquista velocità. Ecco che arriva il filo spinato, e il giocatore aspetta fino all'ultimo secondo, cercando di acquistare il massimo della velocità. Poi uno strattone alla cloche e la siepe è superata e non c'è tempo di pensare

a una brusca virata a destra; saettiamo fra due pioppi, a nove metri dal suolo. Per un istante il mondo è solo foglie verdi e rami neri e poi d'un tratto diventa cielo blu notte.

OK, dice il giocatore disinvolto, adesso puoi guidarlo, una debole mano quella posata sulla cloche, ma una mano che preferirebbe guidare il biplano in un atterraggio su un'autostrada controvento piuttosto che cimentarsi un'altra volta col vento laterale di quella pista. Ci deve essere un altro posto per atterrare.

Un altro giro sull'aeroporto, e ci siamo. Come gli antichi videro ricompensate le loro preghiere dalla manna, io scopro che l'Aeroporto di Rayville ha due piste di atterraggio, e che la seconda è erbosa e controvento. Come mai non me ne sono accorto prima?

Cinque minuti dopo l'aeroplano è parcheggiato accanto agli hangar e io mi avvicino al terrapieno per vedere dove ha urtato la ruota sinistra.

Come è stato possibile? Perfino il giocatore era sicuro che saremmo andati a sbattere contro il terrapieno, e a sbattere malamente. Ma non è successo. L'abbiamo sfiorato così dolcemente che non è rimasto alcun segno nell'erba. In quel punto il biplano non era in condizioni di volare; solo un momento prima si muoveva talmente piano che non riusciva a tenere la coda sollevata. Qualcuno dirà che, essendo un grosso oggetto senz'anima, il biplano non può essersi sforzato di volare. Secondo tutte le leggi dell'aerodinamica, potrebbe dirmi questo qualcuno, non c'era una sola ragione per cui il tuo biplano avrebbe dovuto volare prima di aver raggiunto la velocità necessaria. E naturalmente io non posso fornire alcuna ragione conforme alle leggi dell'aerodinamica. E poi, dice, dovevi avere la velocità necessaria quando hai tirato la cloche. Il caso è chiuso. Di che parliamo adesso?

Ma non rimango convinto. Può darsi che io non sia capace di atterrare con un biplano col vento laterale, ma una cosa è certa: ho volato abbastanza a lungo per sapere che cosa ci si può aspettare da un aereo. Se il biplano, in uno spazio che poteva essere al massimo di venti metri, è passato da venti miglia l'ora al massimo della velocità, è il decollo più corto che io abbia mai fatto con una macchina volante, eccettuati gli elicotteri. E ho studiato con molta cura e con molto impegno i decolli rapidi con aeroplani sia pesanti che leggeri. Il più corto che abbia fatto è stato di circa novanta metri, con le ruote appena sollevate dal suolo, e senza terrapieni di settanta centimetri da evitare.

Oggi le mie antiche improbabili convinzioni sono state confermate. La risposta definitiva al problema del volo non si può trovare nei libri di testo o nell'aerodinamica. Se fosse stato solo per l'aerodinamica, il biplano a quest'ora sarebbe un ammasso informe di ruote, di fusoliera e di ali ai bordi della pista di Rayville, Louisiana. Invece no, è lì bello e tutto d'un pezzo, senza un graffio, e aspetta le avventure che potranno capitarci domani.

Sul vialetto ghiaiato dell'aeroporto arriva sferragliando un furgoncino, che reca sulla portiera la scritta poco leggibile SERVIZI AEREI ADAMS; e dietro il volante c'è una faccia sorridente e perplessa Sotto uno Stetson con la tesa larga alzata sulla fronte, come lo porta ogni vecchio che si rispetti nei film western.

«Non riuscivo a capire che cosa fosse. Passavo dietro la casa e non avevo sentito un rumore di motore come quello da più di vent'anni. Sono corso a guardare e ho visto che era troppo piccolo per essere uno Stearman, non assomigliava per niente a un Waco e sicuramente non era un Travel-Air. Ma che razza di aereo è?»

«Un Parks-Detroit. Non ne hanno fatti molti, perciò non se la prenda se non l'ha riconosciuto. Motore Wright. Avrebbe riconosciuto il Wright, se avesse visto come è ricoperto d'olio.»

«Mi chiamo Adams. Lyle di nome. Già. Quando il Wright smette di schizzare olio, bisogna stare in guardia. Le dispiace se do un'occhiata dentro?»

La luce dei fari piove sul biplano quando il furgoncino gira e gli si avvicina. La portiera si apre con un cigolio e dei passi calpestano la ghiaia.

«É un bell'aeroplano. Guarda guarda. Un magnetino di avviamento, vero? Non vedo un aeroplano con un magnetino d'avviamento da quando ero bambino. E c'è anche l'anticipo. Ohè. Ma questa è proprio una macchina volante!»

«Mi fa piacere sentirglielo dire. La maggior parte della gente la guarda e si chiede come fa a stare per aria un simile ammasso di legni e di stracci.»

«No, no. un bell'aeroplano. Senta, vuole ricoverarlo nell'hangar per questa notte? Posso togliere uno degli Ag-Cat e metter dentro il suo. Anche se piove, al Cat non gli fa niente. Si mette una coperta sull'abitacolo, e tutto è a posto.»

«La ringrazio molto, Lyle. Ma non credo che pioverà stanotte, e io voglio partire prima dell'alba. Da solo non ce la farei a portarlo fuori dall'hangar. Dormiremo all'aperto.»

«Come crede. Comunque, io comincio a spruzzare insetticidi qua intorno verso l'alba; ci sarò.»

«Benissimo. A proposito, è possibile fare benzina? Tanto vale che faccia il pieno stasera.»

«Ma certamente. Poi, se vuole cenare, le do una strappata fino al caffè.»

Ceno al caffè, con un po' di contorno di Louisiana, per dare più gusto al cibo. Lyle Adams è uno yankee. Era venuto al Sud per un lavoro provvisorio, poi ha scoperto che gli piaceva ed è rimasto a spruzzare. Adesso spruzza prevalentemente antiparassitari e sementi. Ancora non c'è molto lavoro in questo campo. Il grande e moderno Ag-Cat è un vago e lontano discendente del Parks e del suo tempo. Un aeroplano da lavoro, con un irroratore al posto del primo abitacolo, un biplano tutto di metallo. Il Cat appare moderno ed efficiente, e in realtà lo è. Adams ha una fiducia cieca in lui, lo ama.

«Un grande aeroplano, è un grande aeroplano. Con tutta quell'ala, vira su una monetina e torna indietro diritto sul campo. Certo non è come guidare un vecchio aeroplano. Quando ero nel Minnesota, guidavo uno Howard. Portavo cacciatori e pescatori in posti dove nessuno era mai stato prima. Atterravo sui prati... Ricordo che una volta portai quattro di quei tipi verso nord...»

Le ore scorrono veloci, come sempre quando due persone stringono amicizia. Alla fine le luci del caffè si spengono e noi torniamo sferragliando, nel furgoncino dei

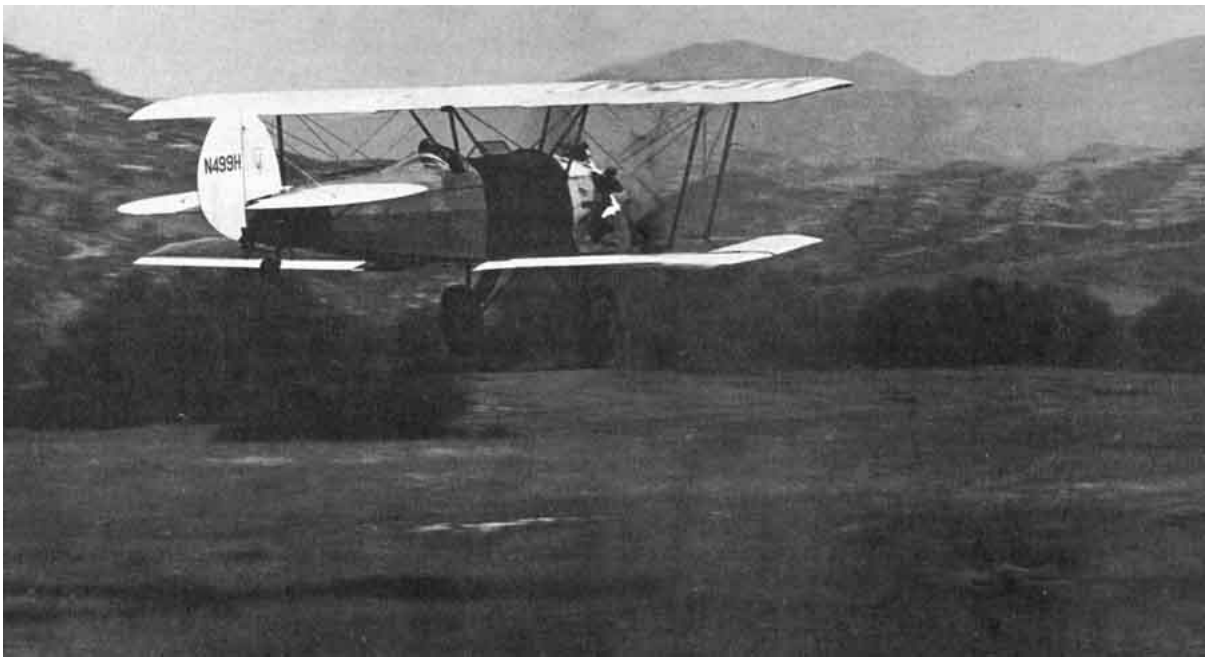
SERVIZI AEREI ADAMS, alla scura erba verde sotto la scura ala gialla. sotto uno scuro cielo scintillante.

«Avete un mucchio di stelle qui, Lyle.»

«É un bel posto per viverci. Se ti piace fare il contadino. Anche se ti piace guidare gli aeroplani. Un posto veramente simpatico. Naturalmente, se vuoi puoi venire a dormire a casa. Però non so se riuscirei a convincerti, con una notte come questa. Anzi, sai che ti dico? Mi piacerebbe tirar fuori il mio sacco a pelo e dormire qui con te sotto l'ala. E tanto tempo che non lo faccio...»

Una stretta di mano nel buio, un augurio di buona notte, la promessa di rivederci domani mattina al levar del sole, e il furgoncino se ne va sferragliando; le luci rimpiccioliscono, guizzano fra una fila di alberi, e scompaiono.

9



É Mattina. No, non è nemmeno mattina, solo un chiarore nella direzione da cui siamo venuti ieri sera. Il sacco a pelo torna al suo posto nell'abitacolo anteriore, e con lui se ne va l'ultima briciola di calore della Louisiana. L'aria che respiro è densa di umidità, e la gomma dei grandi vecchi copertoni è fragile e dura. Le mie dita sono intorpidite mentre assicuro i ganci della cappottatura. La benzina, quando ne faccio gocciolare un po' per controllare se c'è acqua, sembra idrogeno liquido sulle mie mani. Forse dovrei scaldare l'olio. Dovrei tirarlo fuori e metterlo in una grossa latta sul fuoco, come facevano i piloti di una volta quando le notti erano fredde. Adesso è troppo tardi. Se tentassi di toglierlo col tubo di drenaggio, non ne vorrebbe sapere. Se ne resterebbe nel serbatoio, agglutinato per farsi caldo. Due luci bianche appaiono improvvisamente attraverso i tiranti del Parks, e la ghiaia sotto le ruote del furgoncino scricchiola di nuovo

«'giorno!»

«'giorno, Lyle! Come stai, oltre a essere stecchito dal freddo?»

«Freddo? Amico, questo è un tempo magnifico! Un po' di fresco la mattina ti fa venir voglia di lavorare. Sei pronto per la colazione?»

«Questa mattina no. Voglio partire il più presto possibile, per sfruttare tutta la luce del giorno. Grazie lo stesso.»

«Di quale luce del giorno stai parlando? Ci vorrà almeno mezz'ora prima che il sole sia abbastanza alto per permetterti di volare. E tu devi fare colazione. Salta su, il caffè è a un minuto di strada da qui.»

Vorrei spiegargli che non ho l'abitudine di far colazione. Vorrei dirgli che il tempo che manca al sorgere del sole dovrei impiegarlo a riscaldare il motore. Forse il motore non partirà nemmeno, con questo freddo, o ci vorrà mezz'ora per avviarlo.

Ma la portiera del furgoncino è aperta nel buio, è chiaro che chiunque al posto del mio nuovo amico penserebbe che una persona debba fare colazione, e, insomma, mi sarebbe più complicato spiegare i motivi della mia fretta che salire sul furgoncino e chiudere la portiera. Così perderò mezz'ora, la baratterò con un krapfen e con una rapida occhiata all'inizio della giornata lavorativa di un pilota che spruzza antiparassitari.

Scopro che in Louisiana un pilota che lavora con gli antiparassitari conosce tutti gli abitanti della città, e che tutti gli abitanti della città sono al caffè prima dell'alba. Quando entriamo con i nostri pesanti stivali nel locale illuminato, facendo tintinnare i campanelli di ottone, lo sceriffo e gli agricoltori alzano la faccia dalle loro tazze di caffè per augurare buongiorno al presidente dei Servizi Aerei Adams. Ed è un augurio sentito, perché se la giornata è buona per lui, cioè calma e senza vento, è buona anche per loro. Col tempo buono, i suoi aeroplani possono lavorare di continuo sui loro campi, spargendo sementi e antiparassitari e uccidendo i tortricidi, gli eterotteri e i coleotteri, insetti che una volta annientavano campi e contadini. Lyle Adams è un uomo importante e rispettato a Rayville.

Mi rivolgono sguardi incuriositi per la singolarità del mio abbigliamento: la sciarpa, il pesante giubbotto di pelle. A Lyle Adams, che vive nel mio stesso mondo, che combatte con i motori e ogni giorno fa decollare biplani con l'abitacolo scoperto dall'aeroporto di Rayville, rivolgono dei «'giorno», «Come stai?» e «Lavori il riso oggi, vero Lyle?» Il mio ospite non è considerato un aviatore in questo paese, è un uomo d'affari, un agricoltore, e un po' un salvatore, un nome protettore.

Seduto davanti a un tavolo col piano di formica nera e a una tazza di cioccolato bollente, vengo a sapere che cosa troverò volando verso ovest, verso il confine con il Texas.

«Lungo questo percorso, devi mantenerti sulla strada. Se caschi fra gli alberi anche a un solo miglio dalla strada, ci vorrebbero mesi per ritrovarti. La prima parte del viaggio, qua intorno, è buona... hai molti campi dove atterrare in caso di necessità. Ma trenta, quaranta miglia più in là, farai bene a seguire la strada.

«Non conosco molto il territorio del Texas, ma so che dopo un po' troverai di nuovo dei campi e un po' di spazio per atterrare. Negli ultimi giorni il tempo è stato buono, il vento si alza verso mezzogiorno, sarà vento di coda per te. Forse avremo qualche temporale nel pomeriggio, ma tu sarai già molto lontano...»

Se avevo bisogno di buoni consigli circa il modo di volare sulla Louisiana, mi è venuta in aiuto l'esperienza dell'amico seduto di fronte a me a un tavolo del caffè di Rayville. Per un momento ascolto un uomo solitario, un aviatore approdato in un'isola sulla quale nessuno parla la sua lingua. Non c'è nessun altro in città che sarebbe lieto di sapere che oggi si prevedono venti di coda, o che sarebbe grato per il consiglio di non volare sugli alberi andando verso ovest. Il mio ospite sta parlando una lingua che non parla spesso, ed è evidente che questo gli fa piacere.

«Vai incontro a una vasta zona di alta pressione sull'Oklahoma e il tempo dovrebbe essere buono per diversi giorni. Ma col Golfo così vicino, possiamo avere anche delle giornate brutte. Se conosci il paese abbastanza bene, e se sai dove sono le trappole, e roba del genere, e sai destreggiarti anche quando il tempo non è troppo buono...»

Quando le case dall'altra parte della strada prendono il colore rossastro dell'alba, il furgoncino sta già facendo scricchiolare la ghiaia del viale. Poi si ferma stridendo vicino all'ala del Parks.

«Posso darti una mano? Hai bisogno di aiuto?»

«Sicuro. Sali nell'abitacolo, se credi, Lyle, mentre io giro la manovella. Un paio di cicchetti e manetta. Dovrebbe avviarsi al primo colpo.»

«La manovella d'acciaio del volano che sporge dalla cappottatura è gelata come un portacubetti di ghiaccio, con i cubetti dentro. Ne sento il gelo attraverso i guanti.»

Irrigidita, dapprincipio, g-i-r-a. (Un ronzio lento, all'interno.) E poi... Gira. E... gira; e... gira e... gira e gira e gira e gira e gira, gira, gira, gira, gira, giragiragiragira... tiro la manovella quando il volano strepita e rumoreggia all'interno, pronto a ingranare e a trasmettere la sua energia all'elica.

«Vai! Ci siamo, Lyle!»

Il debole clic della manopola " Inserito " tirata, il rumore dello starter che si affievolisce, e un motore Wright Whirlwind manda in briciole il silenzio. Il presidente dei Servizi Aerei Adams viene sommerso per un momento da una nube color blu fiamma purissima. Dopo un momento, il fumo ondeggia e si squarcia al soffio dell'elica, corre incontro al bagliore del sole attraverso una siepe. andato.

Una voce lontanissima, che grida al centro di un uragano:

«É partito bene, eh?»

«Bel vecchio aeroplano! Fallo andare sui 900 giri; gli ci vuole un po' per riscaldarsi.»

Dieci minuti per far riscaldare il Whirlwind, e per far freddare il pilota. Dieci minuti passati a ripetere, gridando, la promessa che se dovessi passare un'altra volta per di qua mi fermerei, e a ricevere l'assicurazione di Lyle Adams che farà un salto da me se mai capitasse sulla Costa Occidentale. Nessun addio. Un altro dei vantaggi del volo: essere ospite di un amico in un posto sperduto del globo, e sapere che si hanno delle probabilità di rivederlo, prima o poi.

Faceva già- abbastanza freddo a terra; ora, a seicento metri c'è un freddo che è peggio del gelo, se possibile. L'autostrada, mi guida in direzione ovest, passato Shreveport gli alberi si infittiscono fino al confine di stato col Texas, quasi invisibile.

É come un asciugamano indurito dal gelo, questo vento che mi sbatte sulla faccia, senza un momento di tregua. Ogni tanto sono costretto a deglutire, ed è difficile respirare. Il sole si arrampica di malavoglia, ancora sonnacchioso. Anche quando è già alto sull'orizzonte, sembra voglia rifiutarsi di scaldare l'aria.

Scopro che se sfilo un poco i guanti di pelle riesco a sentire un certo tepore alle dita per circa un minuto, I movimenti che faccio battendo i piedi sui pedali del timone o girando la grossa invisibile manovella non ottengono altro risultato che questo: da intirizzito divento intirizzito-e-stanco. Sotto, sulla strada, non ci sono

ancora automobili che mi permettano di valutare la mia velocità al suolo, anche se un filo di fumo mi dice che ho vento di coda. Bene, per un vento di coda vale quasi la pena di congelarsi, quando si ha intenzione di fare il maggior numero possibile di miglia in un sol giorno.

Malgrado tutto, penso di atterrare presto, per stare un po' sulle gambe o per raggomitolarmi come una palla nella speranza di scaldarmi. Mi chiedo se sarebbe possibile guidare un aeroplano così senza portarsi dietro il sacco a pelo. Dovrebbero inventare un sacco a pelo con maniche e calzoni, perché gli aviatori stiano un po' calducci quando attraversano il Sud. Però, sarebbe un'invenzione un po' in ritardo. Anche a reclamizzarlo su tutte le riviste e su tutti i giornali del paese, anche a metterlo in mostra in tutti i negozi di articoli sportivi, probabilmente non si farebbero molti quattrini con il Sacco a Pelo su Misura per Aviatori. Ormai non sono più molti gli aviatori che ne hanno bisogno. Quelli che ne hanno bisogno dovranno contentarsi di roba mediocre, affidarsi a un vecchio modello tipo Esercito di medio peso, e sperare che il sole si alzi presto la mattina.

Cerco sulla strada qualcosa che mi indichi la velocità al suolo, un qualsiasi veicolo a ruote sul quale poter valutare la mia velocità. Non ho fortuna. Ehi, automobilisti! Il sole è alto! Cosa aspettate a muovervi? Una sola automobile che viene giù nella direzione contraria alla mia. Non mi serve a niente. Passano tre minuti. Cinque, Il vento è teso. Finalmente, da un vialetto esce una berlina verde che punta a ovest. Lascio passare qualche secondo per permetterle di raggiungere la velocità di crociera; dovrebbe essere intorno alle sessantacinque miglia, con la strada sgombra. La superiamo agevolmente. un buon vento di coda. Mi chiedo se quel conducente sa di essere tanto importante per me, se si è accorto che questa mattina c'è un vecchio biplano che lo guarda dall'alto. Probabilmente no. Probabilmente non sa nemmeno che cosa sia un biplano.

Impari sempre, anche se sei intirizzito. Impari qualcosa sulla direzione e sulla velocità da qualcuno che si preoccupa solo della sua direzione e della sua velocità e che ignora perfino la tua esistenza. Dobbiamo molto alle berline verdi, e l'unico mezzo per ripagarle è quello di andare per la nostra strada meglio che possiamo servendo a nostra volta da indicatori, senza sapere quando ciò avviene, per qualcuno che non abbiamo mai visto.

Pieno di gratitudine per il primo tepore che adesso comincia ad arrivarmi da est, mi chiedo quante volte ho sfruttato gli esempi lasciati da altri uomini. Tutta la mia vita è modellata sugli esempi degli altri. Esempi da imitare, esempi da non seguire. Esempi innumerevoli. Quelli importanti, posso senz'altro isolarli: sono quelli che hanno formato in gran parte il mio pensiero. Che cosa sono io, dopo tutto, se non l'essenza del mio tempo, un amalgama di tutti gli esempi che sono stati lasciati e un esempio a mia volta, che un altro potrà vedere e giudicare? In me c'è un po' di Patrick Flanagan, un po' di Lou Pisane. Nelle mie mani è passata anche un po' dell'abilità di istruttori di volo quali Bob Keech, Jamie Forbes e il tenente James Rollins. Ho ereditato anche parte dell'abilità del capitano Bob SaffelI, uno dei pochi superstiti della guerra aria-terra di Corea; del tenente Jim Touchette, che si metteva allegramente contro tutta l'Air Force quando pensava che l'Air Force si comportasse

stupidamente e che tornava mentre evitava con un F-86 in fiamme di precipitare nel cortile di una scuola in Arizona; del tenente colonnello John Makely, un comandante di squadriglia burbero e grafitico, per il quale contavano solo le missioni della sua squadriglia e gli uomini che pilotavano i suoi aeroplani; di Emmett Weber, di Don Slack, di Ed Carpinello, di Don McGinley, di Lee Morton, di Keith Ulshafer, di Jim Roudabush, di Les Hench, di Dock Travas, di Ed Fitzgerald. Tanti nomi, tanti piloti, e un pezzettino di ognuno è in me, mentre guido un vecchio biplano attraverso il cielo della Louisiana, in un'alba limpida e gelida.

Senza il minimo sforzo, posso vedere con i miei occhi tutti i piloti che stanno guidando questo aeroplano. Ecco Bo Beaven, che mi guarda annuendo freddamente. E Hank WhippIe, che fece un *tonneau* con un aereo carico e che mi insegnò ad atterrare nei prati e sulle spiagge e cercò con tutte le sue forze di insegnarmi a considerare con mente libera l'aeroplano e coloro che limitano le possibilità del volo con i loro timori e con regolamenti senza senso. E Christy Cagle, che mi è stato di esempio con il suo amore per i vecchi aeroplani, e che preferiva dormire sotto l'ala del suo biplano piuttosto che in un letto.

In questa folla ci sono anche altri maestri. Ecco l'argenteo Luscombe che per primo mi portò via dalla terra gelosa. Un grande T-28 a motore stellare, che chiamò da solo i carri soccorso trascinandosi dietro una striscia di fumo nero che usciva dal motore guasto, quando io ero ancora troppo digiuno di volo per accorgermi che ci fosse qualcosa che non andava. Un Lockheed T-33, il primo jet che abbia mai pilotato, che mi insegnò che un aeroplano deve essere guidato tenendo la cloche col pollice e l'indice e " pensando " alle cabrate, alle picchiate e alle virate. E c'è un esemplare di rara bellezza, l'F-86F, che mi insegna fino a che punto un pilota possa essere affascinato dal suo aeroplano e quanto possa amarlo. Un piccolo elicottero, grazioso come una libellula, mi fa notare quanto sia divertente stare fermi nell'aria. Uno Schweizer 1-26, un aliante azzurro-ghiaccio, mi parla delle forze invisibili che possono mantenere in aria un pilota a navigare nel vento per ore senza bisogno di motori, Il buon F-84F, solido come una roccia, rimedia ai miei errori e mi dice molte cose durante un volo notturno sulla Francia. Un Cessna 310 mi spiega che un aeroplano può essere tanto lussuoso da far pensare al pilota che non abbia alcuna personalità. Un Republic Seabee mi dice che forse non c'è cosa più divertente che quella di trasformarsi da fuoribordo in aereo e viceversa, sentendo le acque limpide che sbattono e schizzano contro lo scafo. Un biplano Brunner-Winkle Bird del 1928 mi invita a provare il piacere del volo con un pilota che ha trovato un aeroplano dimenticato da qualche parte, ha impiegato anni a ricostruirlo e finalmente lo ha fatto volare di nuovo, libero, nell'aria. Un Fairchild 24, dopo parecchie centinaia di ore di volo, mi ha improvvisamente rivelato che il cielo è una cosa vera, reale, tangibile, palpabile. Un C-119 per trasporto truppe, molto chiacchierato, mi ha insegnato a non credere nelle dicerie sui " cattivi aeroplani " fino a che non mi capiti l'occasione di fare un'esperienza personale, e che può essere un'emozione piacevole accendere il segnale verde di " Saltare " e lasciar cadere un grappolo di paracadutisti nel punto in cui devono andare. E oggi, un vecchio biplano che cerca di attraversare il paese.

Veloci o lenti, silenziosi o assordanti, con una scia in coda a dodicimila metri o sfiorando l'erba con le ruote, austeri o lussuosi, sono tutti qui, con i loro insegnamenti passati e presenti. Sono tutti parte del pilota ed egli è parte di loro. La verniciatura scheggiata del cruscotto, i pedali del timone resi lisci da venti anni di pestate, le impugnature della cloche, dalle quali la zigrinatura a losanghe è quasi completamente scomparsa: sono tutti segni lasciati da un uomo su questo aeroplano. I segni che l'aeroplano lascia sull'uomo sono visibili solo nel pensiero dell'uomo e nelle cose che egli ha imparato e nelle quali ha imparato a credere.

La maggior parte dei piloti che ho conosciuto non sono quello che sembrano. In un unico corpo ci sono due persone distinte. Prendiamo un nome qualsiasi... Keith Ulshafer, un esempio perfetto. Ecco un uomo che non ti aspetteresti mai di vedere in una squadriglia da caccia. Quando Keith Ulshafer diceva una parola era un evento eccezionale. Keith non aveva alcun bisogno di far colpo; se ti fermavi di fronte a lui e gli dicevi: «Sei un pilota da quattro soldi, Keith», lui era capace di sorridere e di dirti: «Forse è vero.» Era impossibile farlo inquietare. Non conosceva la fretta. Si accostava al volo come a un problema di calcolo integrale. Sebbene avesse studiato le manovre di decollo centinaia di volte, e mentre qualsiasi altro pilota avrebbe dato un'occhiata fuori per valutare il vento e la temperatura e stimare una distanza approssimativa di decollo con uno scarto di quindici metri, Keith la calcolava con i piani di volo prima di ogni decollo e la segnava, con i numeri accuratamente scritti a matita, in fondo a un modulo che poi era molto difficile che venisse letto. Ordinato, preciso, meticoloso. Per Keith, affrettarsi o valutare a occhio e croce la velocità indicata o il consumo presunto di combustibile sarebbe stato come per un ragioniere salire sul ring per battersi contro il Fantasma Mascherato. Assistere con lui al *briefing*[4] del capo squadriglia prima di una missione, era quasi una barzelletta. Mentre venivano esposti i dettagli tecnici della missione, Keith non diceva una parola, come se fosse stato il corrispondente di una rivista tecnica che per caso si fosse trovato sulla sedia sbagliata quando era cominciato il briefing. Non si sapeva mai se stesse ascoltando o no, fino a quando, alla fine del *briefing*, poteva succedere che dicesse: «Intende due-cinque-sei punto quattro megacicli sul canale dodici, è così? e il capo squadriglia doveva accettare la sua correzione. Ma il più delle volte al termine del *briefing*, Keith non diceva una parola. Apriva il suo armadietto, si infilava lentamente la tuta di volo e si metteva il giubbotto, costellato, a norma di regolamento, da quegli emblemi, fulmini, o spade, o parole altisonanti, che la gente suppone siano un distintivo del pilota da caccia. Poi, portandosi dietro il paracadute come se fosse stato un oggetto un tantino repellente, si avviava con passo indolente verso il suo aeroplano.

Perfino il colpo provocato dal suo starter non era secco come quello degli altri aeroplani, e il suo motore faceva meno fracasso.

Il volo di Keith era da manuale. In formazione, il suo apparecchio non sussultava, non dondolava da una parte o dall'altra. Era stabile come se fosse stato inchiodato

[4] Nel gergo aeronautico, comunicazione verbale fatta all'equipaggio o agli equipaggi sulla missione di volo.

all'ala del capo formazione. Poi, la missione, il combattimento aereo, aveva inizio. E allora, naturalmente, era da vedere.

Cabrate, picchiate, spirali, avvitamenti e affondate facevano mulinare nel cielo l'aeroplano a bordo del quale al momento del decollo avreste giurato che ci fosse Keith Ulshafer. Era come se Keith ne fosse balzato fuori improvvisamente prima del decollo e al suo posto fosse salito un pazzo sconosciuto. Avevate voglia di premere il pulsante del microfono e chiedere: «Stai bene, Keith?»

Keith stava-bene, e con un po' di fortuna, con un po' di attenzione e con molta abilità si poteva anche riuscire a scansare l'incredibile mostro che stava ai comandi del suo aereo. In tutte le missioni di addestramento al combattimento il mostro era sempre lì. Eccolo Keith, che si tuffa sull'obiettivo, mentre il terreno si disintegra al suo passaggio; eccolo che punta sul Dart, rimorchiato per le esercitazioni di tiro, e spazza via dal cielo l'argenteo bersaglio; eccolo che picchia sul bersaglio per razzi e mette a segno quattro razzi in un cerchio di cinque metri. Nelle esercitazioni di appoggio aereo, Keith passa a volo radente, alto appena quanto basta a non sfiorare le antenne radio dei carri armati, e poi dopo l'ultimo passaggio cabra con una impeccabile manovra degli alettoni e sparisce nel sole. Negli esercizi di atterraggio, vola radente al suolo sulla pista, toccando con le ruote esattamente la riga dipinta che indica il punto prestabilito per l'atterraggio. Poi, mentre gli armieri disarmano i cannoncini, il pazzo sconosciuto salta giù dalla carlinga e scompare nei boschi, mentre l'altro Keith Ulshafer, il corrispondente della rivista tecnica, torna con passo indolente nella palazzina comando, si toglie il giubbotto e si sfila la tuta di volo.

Imparo che dentro ognuno di noi dorme un essere che si risveglia solo nei momenti delle decisioni istantanee e delle azioni rapide. Questo essere l'ho riconosciuto un anno fa nel pazzo di Keith, l'ho incontrato ieri sotto le spoglie di un giocatore d'azzardo nel mio biplano. Questo essere dorme in tutti noi, perfino nelle persone più insospettabili.

Sul Texas i pini diradano e le praterie cominciano ad aprirsi davanti a noi. Il sole finalmente riscalda l'aria, e il vento di coda si mantiene: anche le automobili più veloci restano indietro sotto le nostre ali.

Se chiudo gli occhi, riesco a vedere il vento di coda e il biplano che è come un puntino sospinto dal vento, Il vento di coda è solo la frangia di un enorme vortice di aria in movimento, un vortice che gira in senso orario intorno a un centro di alta pressione localizzato in un punto a nord. Un un aeroplano che volasse in questo momento nella mia stessa direzione, ma a nord di quel centro, dovrebbe vedersela con un vento contrario. Naturalmente il mio vento di coda non può durare a lungo. Io mi sto allontanando dal centro e, sebbene la mia velocità sia di poco superiore alle cento miglia orarie, fra non molto vedrò i venti che cominceranno a ruotare intorno a me. Già adesso, dopo due ore di volo, il vento non è più un vento di coda diretto, ma è leggermente spostato sul quadrante sud. Fra poche ore sarà un vento laterale da sud, che naturalmente mi farà deviare a destra, e io dovrò volare il più basso possibile per neutralizzare i suoi effetti.

Ho imparato che bisogna guardarsi dai venti che fanno deviare a destra. Come si suol dire: «Sbandata a destra uguale pericolo». Sbandare a destra significa lasciare la zona di alta pressione e di bel tempo ed entrare nelle zone perturbate di bassa pressione con le nuvole che si abbassano e con la foschia che diminuisce la visibilità. Se ora virassi appena un po' a destra, per continuare a prendere il vento in coda, mi immetterei in una rotta circolare che mi manterrebbe sempre in una zona di bel tempo; volerei in cerchio con il vortice, intorno al centro di alta pressione. Ma mi ritroverei al punto di partenza. Se voglio procedere lungo la mia rotta, mi devo aspettare un paio di tempeste. Ma sono riconoscente per il bene ricevuto fin qui, per le giornate di bel tempo che ci hanno accompagnato. E il bel tempo continua; per quanto posso vedere, non ci sono segni di un abbassamento della pressione davanti a noi.

Mi vengono incontro sulla pianura i sobborghi di una città. Dallas. O più esattamente DaIlas - Fort Worth. Ecco che la metropoli si delinea sempre più: un gigante sdraiato al sole. Sposto la rotta a sud, per non volare sulla città. Vista dall'alto, potrebbe apparire come una qualsiasi altra città, ma non è così. Non posso guardare Dallas obiettivamente. C'è stata una aspra controversia a proposito degli aeroporti di Dallas e Fort Worth. Ognuna delle due città pretendeva di avere l'aeroporto più consono alle esigenze di entrambe, e alla fine il governo dovette intervenire come mediatore. Ci fu molto chiasso laggiù, e molto rancore fra coloro che un tempo volavano e che ora sono funzionari dietro grandi scrivanie d'acciaio con le targhette che recano la scritta «Funzionario Aeroportuale».

A parte questo, la città è molto deprimente, e perfino il rombo del motore diventa un rumore triste, un rumore che giunge smorzato dai cilindri. Questa è la città dove fu ucciso il presidente. Sono contento di non doverci atterrare.

L'aspetto del paesaggio diventa un po' più sereno dopo che ci siamo lasciati alle spalle la città, e io trovo l'Autostrada Federale 80, che sarà il mio principale punto di orientamento per le prossime mille miglia. Fra poco dovrò pensare a un atterraggio. Sono le 8.30 del mattino, ma sul campo non c'è segno di vita. Gli hangar sono chiusi, la zona di parcheggio vuota. Mi toccherà certamente aspettare per fare rifornimento. Il vento mi ha fatto guadagnare tempo e più in là troverò un altro aeroporto dove ci sia qualcuno già sveglio.

Inoltre, ogni miglio percorso è un miglio di meno da percorrere. Accetto questa massima fondamentale del viaggiatore nell'abitacolo aperto e riprendo la rotta con la lettera W della bussola magnetica che ballonzola sotto la linea di fede. Adesso il vento è decisamente laterale e non c'è da guadagnare niente a rimanere in quota. Cloche avanti, allora, e scendiamo a una altitudine dove il vento è frenato dal contatto col suolo. Stabilizziamo la quota sui quindici metri al di sopra dell'autostrada deserta e saliamo e scendiamo seguendo il profilo delle basse colline.

Qua e là un'automobile sulla strada, e posso guardarle bene perché adesso non le supero velocemente come prima. Una giardinetta, costruita in uno degli anni futuri, con dei bambini che non sono ancora nati e che pigiano contro il lunotto posteriore. Li saluto con la mano, attraverso il tempo e da una distanza di centocinquanta metri nel cielo del Texas, e mi risponde una selva di mani che si agitano. confortante

vedere altre persone che si muovono in questo spazio, e non posso fare a meno di chiedermi che cosa pensano gli altri quando guardano il 1929. Il 1929 ricorda loro qualche cosa? Rammentano i giorni in cui passavano per questa stessa strada (allora era in terra battuta, sulla quale volava un aeroplano identico a quello che vola ora? Ricordano l'aeroplano che li superava lentamente e scompariva piano piano a sinistra della strada, proprio come sta scomparendo questo?

Volo lungo il lato controsole della strada per abitudine, e mi chiedo se questa era un'abitudine anche nei primi anni del volo. Forse no. Se voli controsole, nessuno riuscirà a leggere la tua marca di immatricolazione. Un'abitudine che è una specie di difesa. Ma credo che mi abbia risparmiato guai in più di un'occasione. Poca gente sa che è perfettamente lecito volare, nei luoghi disabitati, a un'altezza inferiore a quella degli alberi. Se a qualcuno non vanno a genio i vecchi aeroplani, può annotarsi la mia vistosa marca di immatricolazione e costringermi a dimostrare la mia innocenza, I regolamenti dicono solo che devo volare a centocinquanta metri da qualsiasi persona a terra; che i centocinquanta metri siano al di sopra o di lato, non fa differenza. Ora, per evitare il vento e con tanti prati morbidi su cui atterrare, scelgo di volare a centocinquanta metri di lato. Dal lato controsole.

Quando la strada è sgombra, ci volo sopra fino a trovarmi con le ruote a cavallo dello spartitraffico, mi raddrizzo sul sedile, e allungo il collo al di sopra del parabrezza per guardare al di là del lungo naso e godermi il volo radente. I pali del telefono guizzano via e, appoggiando un gomito sul bordo dell'abitacolo, provo la sensazione di guidare l'automobile. Con l'unica piacevole differenza che posso tirare la cloche quando voglio e salire rombando nel cielo.

Un mio amico, corridore automobilista, afferma che le corse sono la cosa più divertente del mondo. Per lui, dimentica di dire; per lui. Giacché per chiunque altro - per esempio, per me - è una specie di divertimento agghiacciante. Come in tante altre attività legate al suolo, non c'è alcun margine, non c'è tempo di pensare ad altro. Il corridore non può che seguire lo stretto nastro d'asfalto, e se qualcosa gli si para davanti, o anche solo se il nastro non ha la pendenza giusta, si trova nei guai. Deve concentrarsi sulla guida per tutto il tempo in cui tiene schiacciato l'acceleratore. In cielo, al contrario, e per fortuna, è per i sognatori, perché c'è margine, c'è libertà. In un vecchio aeroplano il decollo e l'atterraggio rappresentano momenti un po' critici, ma il volo in se stesso è il modo di viaggiare più semplice, più controllabile da... da sempre. Ti si para davanti un ostacolo? Una cabrata per superarlo. Una virata per aggirarlo. Oppure ci passi sotto. Oppure fai un giro per avere il tempo di pensare. Il corridore automobilista non può fare niente di tutto questo. Può solo cercare di fermarsi. Col margine che ha, il pilota dell'aeroplano può appoggiare le spalle allo schienale e rilassarsi. Può passare lunghi minuti a guardare dietro, sopra o sotto il suo aeroplano. Guardare avanti è una specie di formalità che nasce dalle abitudini di terra. Il pilota può fare tutto quello che vuole con la terra: farla inclinare o girare, mettersela sulla testa o all'estremità dell'ala. Può considerare la terra là sotto come una sonnacchiosa spettatrice e guardarla dall'alto con gli occhi socchiusi fino a che tutto non si confonda in un alone di irrealtà.

Le segnalazioni, gli avvertimenti e le organizzazioni aeronautiche ricordano tassativamente al pilota che la sua attenzione non deve mai essere distratta dal compito preminente di guidare l'aeroplano, che un attimo di distrazione può provocare un disastro. Ma appare subito chiaro al pilota, dopo poche ore di volo, che le organizzazioni aeronautiche si prendono troppo sul serio. Come un allievo pilota impara fin dalla prima lezione, un aeroplano sa volare da solo meglio di quanto possa farlo volare lui. Per mantenersi in aria, un aeroplano non richiede la costante concentrazione che esige una macchina da corsa per mantenersi sulla sua strada angusta. Se terrà presente la precauzione elementare di non volare diritto contro un albero o contro il fianco di una montagna, il pilota constaterà che il cielo è il posto ideale per viaggiare senza pensieri.

Ora volando a trenta centimetri dall'asfalto dell'Autostrada 80, devo essere un po' più prudente di quando centocinquanta o trecento metri dividono le mie ruote dalla terra. Ora mi posso considerare un corridore automobilista, ma senza correre i rischi che lui corre. Se manco la curva, posso proseguire al di sopra del guardrail, delle rocce, dei massi e degli alberi, senza sentire nella mia macchina la più piccola vibrazione.

Da un dosso della collina di fronte, inaspettatamente, mi viene incontro una macchina. Uno strattone alla cloche, e una virata controsole, per riguadagnare quei famosi centocinquanta metri. Non posso fare a meno di sorridere dentro di me. Che cosa proverei se, guidando un'automobile su una strada qualsiasi, superato un dosso, mi trovassi improvvisamente di fronte un aeroplano che punta su di me? Anche se non ha fatto nulla d'illecito, non è così che deve comportarsi un pilota d'aeroplano nei confronti degli altri; avrei dovuto dare un'occhiata al di sopra della collina prima di permettere al biplano di spaventare un povero automobilista che avrebbe preferito restarsene solo con i suoi pensieri...

Così continuiamo il cammino, dando prima un'occhiata al di sopra delle colline, e poi tornando a volo radente sulla strada, lasciando che le ruote tocchino per un paio di volte l'asfalto ai due lati della linea spartitraffico, ma senza averne l'intenzione.

Do un'occhiata all'orologio e constato che sono molto in vantaggio, perché sto volando da oltre quattro ore e sono arrivato molto più in là del punto in cui avevo previsto di trovarmi a quest'ora. Davanti a noi c'è la città di Ranger, Texas, che stando alle indicazioni della carta deve avere un aeroporto. Mi alzo per vedere meglio, e scorgo la torre serbatoio, l'incrocio di un'altra autostrada, un edificio in costruzione. E un aeroporto. È un grosso aeroporto per una città così piccola, tre piste in terra battuta s'incrociano sul suo campo, e ci sono un paio di hangar. Faccio un giro, controllo la manica a vento e, con un muto ringraziamento a colui che ha deciso di costruire più di una pista, prendo il vento e compio la manovra di atterraggio.

Non è nemmeno ora di pranzo e ho già fatto cinquecento miglia da quando sono partito dalla Louisiana. Mi sembra un percorso considerevole, e ne sono fiero; ma un tempo nel futuro/passato ho guidato aeroplani che coprivano questa distanza in meno di un'ora, e uno che poteva percorrerla addirittura in venti minuti. Ci deve essere un significato nel contrasto, nella mutevole spettrografia dei tempi e degli aeroplani, ma adesso quattro ore di volo seduto su un paracadute duro come un macigno mi hanno

stancato, e per il momento i significati passano in second'ordine di fronte alla voluttà di potersi mettere in piedi e di poter fare quattro passi sulla terra ferma. Il viaggio sta andando liscio come una piacevole routine, tutto procede secondo i piani e come io avrei voluto che andasse. E in questo momento, a Ranger, Texas, mentre tolgo l'untume dal parabrezza e dalla cappottatura, non penso né ai piani né al futuro.

10

«Mi dispiace, signore. Non posso lanciarle l'elica. Non posso nemmeno girare la manovella. Per via dell'assicurazione. Se mi facessi male, non sarei coperto dall'assicurazione.»

Curioso curioso curioso, e sono furente quando mi precipito fuori dall'abitacolo dove già mi ero preparato per azionare lo starter. Finora ho avuto anche troppi volonterosi disposti a occuparsi del biplano e adesso, con la fretta che ho di andarmene, devo scendere sotto un sole di trenta gradi, con un giubbotto imbottito di pelliccia, e girare da solo la manovella, mentre l'inserviente sta a guardare. La rabbia si trasforma subito in energia, e quando il volano comincia a ronzare sono troppo stanco per curarmi delle paure dell'inserviente. Tiro la manopola dello starter e il motore torna alla vita, rombando e sollevando una nuvola di polvere asciutta, rollo per mettermi controvento, mando su di giri il motore e mollo i freni. Do un'occhiata all'orologio mentre le ruote si staccano da terra e mi accingo a far scorrere altre quattro ore, un secondo dopo l'altro. Raggiungo la mia amica autostrada ed è come se non fossi atterrato affatto, come se fossi seduto dietro l'elica dal sorgere del sole, e dalla sera precedente, e dal giorno che ha preceduto quella sera. Sarà bello arrivare in California, a casa.

Il vento laterale è ora una forte brezza, che mi spinge energicamente verso destra, così che devo volare su una rotta angolata rispetto all'autostrada, combattendo il vento con la lama scintillante della mia elica.

Combattere il vento con la lama. un'immagine piuttosto poetica. Ma quando sei incalzato dalla furia degli elementi che imperversa nel cielo, hai bisogno di tutte le armi di cui puoi disporre. L'elica è una delle armi del pilota, perché fintanto che l'elica gira lui non rimane mai completamente abbandonato a se stesso. Fintanto che l'elica gira, non c'è solo un uomo che combatte il vento laterale o il vento contrario o il ghiaccio sul mare, ma un uomo e il suo aeroplano, che faticano e combattono insieme. Non ti senti mai completamente solo. Tuttavia, l'elica non è un'amica senza debolezze, e conoscere le debolezze e provvedere alle necessità dell'arma in quei momenti è una pratica molto saggia. Un'elica può girare coraggiosamente a pieno regime, più in fretta possibile, ma quando l'aeroplano incappa in una massa d'aria che scende a una velocità maggiore di quella a cui l'aeroplano può salire, allora tutto è inutile e l'arma e il pilota scivolano verso la terra. Ma se il pilota è tanto previdente da conoscere la debolezza e i mezzi per porvi riparo, se sa che è possibile sfuggire a questo pericolo spostandosi di un miglio verso una zona dove la corrente d'aria è ascendente, allora può assicurarsi il vantaggio di una buona quota. Così, addirittura prima che l'arma sia sguainata per la battaglia, prima che essa sia necessaria o prima di raggiungere il campo di battaglia, l'uomo nell'aeroplano può provvedere alle necessità della sua arma. Entrare in quella valle sul lato destro o sul sinistro? Su un

lato ci sarà uno strenuo combattimento, un duello furioso con il vento e con la montagna. Sull'altro lato, forse a meno di un miglio di distanza, un volo tranquillo, per il quale sarà sufficiente addirittura una potenza inferiore a quella normale per mantenersi in quota. Il pilota si rende conto, quindi, di aver cominciato a pensare non in termini di lato sinistro e di lato destro, ma di aria ascendente e discendente. Dapprincipio l'allievo pilota cerca d'ignorare il vento, di allontanarlo dai suoi pensieri, perché ha già troppi problemi che lo tengono occupato, e gli piacerebbe che qualcuno gli spiegasse perché dovrebbe curarsi di una cosa che non vede nemmeno. La risposta, lo studente lo imparerà, è che deve essere in grado di vedere il vento, Il vento è un gigantesco oceano d'aria che si stende sopra il fondo roccioso della terra. Come le onde dell'oceano si precipiterebbero verdi e spumeggianti giù dai fianchi della montagna, così fa il vento. Come le onde dell'oceano si frangerebbero contro una scogliera e si avventerebbero verso il cielo, così ti accorgerai, in un giorno di vento, che una forza invisibile afferrerà l'aeroplano per le ali e lo scaglierà verso l'alto. Vola sempre lungo il fianco delle montagne e delle colline dove l'aria è ascendente e volerai tranquillo, con la cosciente sicurezza di colui che sa di non aver nemmeno bisogno di sfoderare l'arma per vincere una battaglia o per evitarla.

Dove non ci sono montagne, il pilota che guarda il cielo vede alte colonne di aria azzurra e calda che salgono dai punti caldi della terra. Se indugerà per un momento in una di quelle colonne, volando in tondo, sentirà che l'aeroplano salirà suo malgrado, portato in alto da un ascensore proibito a coloro che credono solo in ciò che vedono. Perciò l'uomo che guida un aeroplano, per essere il migliore dei piloti, deve credere nell'invisibile.

Si può navigare in aria per molto tempo senza aver bisogno di credere, perché di solito l'unica conseguenza dell'incredulità è uno sforzo maggiore del motore, un logorio maggiore dell'elica. Ma se il pilota vola abbastanza a lungo e abbastanza lontano, viene il giorno in cui la differenza fra il credere e il non credere coincide con la differenza che passa fra il risolvere e il non risolvere un problema.

Davanti a noi il cielo diventa scuro per la polvere sollevata dal vento. Polvere sollevata dal vento del Texas, che è una delle ragioni del sarcasmo implicito nei nomi delle città texane che incontro lungo il viaggio: Gladewater, Clearwater, Sweetwater, Mineral Wells, Big Spring. Un paese con il chiodo fisso dell'acqua; e dove l'acqua è scarsa nel terreno la si fa diventare copiosa nell'immaginazione e nei nomi delle città.

Alzo gli occhi e vedo che la nube di polvere è alta sopra la mia testa... duemila, forse anche tremila metri. Sarebbe inutile cercare di superarla: lassù i venti contrari sarebbero ancora più forti e mi vedrei superare facilmente dalle automobili. Così stando le cose, mi conviene procedere alla velocità delle auto più veloci, e contentarmi. una sensazione spiacevole. C'è una giardinetta azzurra, sull'autostrada, che viaggia nella mia direzione. Rimane indietro quando la strada è in salita, ma mi riprende e mi supera quando la strada è in discesa. Procediamo insieme per diversi minuti, abbastanza perché i passeggeri non si curino più di sporgersi dai finestrini per guardare il biplano che vola non lontano da loro. La donna legge un giornale. Mi chiedo se sa che sto guardando al di sopra della sua spalla. No certo. Nessuno può

aspettarsi che il pilota di un aeroplano si accorga di un'automobile sulla strada, per non parlare delle persone che ci stanno dentro.

La grande immensa pianura si stende sotto di noi a perdita d'occhio. C'è posto abbastanza per fare atterrare diecimila biplani.

Se la polvere davanti a me dovesse diventare tanto fitta da impedirmi la visibilità, mi basterebbe semplicemente girarmi controvento e atterrare su qualsiasi pezzetto di terreno sgombro. Quanto più forte è il vento, tanto più corto è lo spazio di cui il biplano ha bisogno per un atterraggio sicuro. Se il vento raggiunge le cinquantacinque miglia all'ora, posso atterrare senza nemmeno far rollare le ruote.

Volendo, potrei librarmi per un'ora sul punto prescelto e poi posarmi delicatamente come un colibrì su un ramo di gelsomino. Tuttavia, il vento al suolo è tutt'altro che rassicurante, sferza con lunghe raffiche di sabbia l'autostrada, fa piegare e fremere gli alberi rinsecchiti.

Andiamo avanti, e mi accorgo che sto chiedendomi che cosa ci aspetta più in là, dietro la nube di polvere e se questa malaugurata deviazione a destra ci porti solo polvere e vento. In un certo senso, una parte di me rimarrebbe delusa se non ci fosse qualcosa di più minaccioso contro cui lottare.

I paesi sulla bruna pianura appaiono lentamente e lentamente scompaiono dietro di noi mentre il vento soffia sempre più dritto contro il muso del biplano. Naturalmente, ricordo a me stesso, il vento non soffia affatto sull'aeroplano; l'unico vento che sento è quello provocato dall'aeroplano che si muove nell'aria e dall'elica che gira. Siamo come un pesciolino rosso in un profondo fiume di aria, nuotiamo nell'aria e nello stesso tempo veniamo trascinati dalla corrente. La spiegazione classica per il neofita del volo è questa. «Se vai alla deriva in un pallone, in mezzo a un uragano, potresti accendere una candela all'aria aperta e la fiamma non tremerebbe nemmeno. Ti stai muovendo alla stessa velocità del vento, amico mio, come un pesce rosso in un fiume».

Dubito che la teoria dell'uragano e della candela sia mai stata sperimentata, ma sembra molto logica e secondo me il pesce rosso sa che è vera. Però, è difficile accettarla in pieno quando ci si trova nell'abitacolo di un aeroplano esposto al vento e alla sabbia, sopra una lunga autostrada deserta. Forse, se avessi una candela...

Se avessi una candela, avrei bisogno anche del pallone. Piantala, pilota, e pensa a volare. Lo sai, se la visibilità peggiora sarai costretto ad atterrare.

Un'automobile solitaria mi sorpassa agevolmente sull'autostrada, e io devo consolarmi pensando che è una macchina nuova e potente. Forse potrebbe fare i centosessanta all'ora, se il conducente lo volesse. Nei paesini, il vento è rimasto solo a farla da padrone, e quei gruppi di case che sorvolo mi ricordano vagamente i piccoli villaggi lungo le strade della Francia. Deserti. Completamente deserti. Imposte chiuse, anche in pieno giorno. Non sono mai riuscito a scoprire dove vivano gli abitanti dei villaggi francesi, e ho lasciato l'Europa perplesso, come tutti gli altri piloti della mia squadriglia, continuando a chiedermi a chi servissero i villaggi e le case.

Attraverso la nube di sabbia mi appare vagamente una lunga fila di stazioni di servizio che costeggia la strada. Ci stiamo avvicinando a una città. Guardo la carta

che ho sulle ginocchia. Città città città, vediamo. Dovrebbe essere... Big Spring. Un nome singolare, in questo momento. A nord della città dovrebbe esserci un aeroporto, e dovrei pensare ad atterrare. No, non voglio atterrare. Nel serbatoio c'è carburante ancora per due ore di volo, e se continuo posso forse uscire da questo polverone. Riprendo quota per sorvolare l'abitato, anche se ho la certezza che nessuno può sentire il rumore di cinque cilindri in mezzo all'ululare del vento. Tuttavia, in alcuni casi, il rispetto dei regolamenti diventa un'abitudine. Sette minuti per sorvolare la città. Non si può dire che vada molto in fretta. Ma se continuo su questa rotta il vento dovrebbe girare al traverso da destra e, facendomi deviare sulla sinistra, potrebbe migliorare la mia situazione.

L'attesa è lunga. Il paracadute è di nuovo duro come una pietra, non certo il cuscino che era nelle intenzioni del suo ideatore. Midland appare e scompare sotto di me. Poi viene Odessa, con gli alti edifici che sorgono dalle profondità del terreno e che mi danno un senso di vertigine a guardarli dall'alto. Come molti piloti, preferirei volare a diciassettemila metri con un aeroplano piuttosto che affacciarmi dal secondo piano di una casa. Poca gente per le strade di Odessa, con i vestiti svolazzanti. E continuiamo. Non ti pare che l'aria stia diventando un po' più limpida? Socchiudo gli occhi dietro agli occhialoni e mi pare, mi pare vagamente, che il cielo sia più chiaro a ovest. E il campione che si preparava alla battaglia rinfodera le armi. Questo è tutto ciò che ci aspettava. Una breve tempesta di sabbia, nemmeno tanto violenta, e l'avversario è sconfitto. Faccio una virata per atterrare a Monahans e mi bastano meno di quaranta metri di pista per rollare e fermarmi. Che sensazione di sicurezza! Posso praticamente far volare l'aeroplano dopo che ha toccato terra, solo col vento.

Però quando non si è più controvento, bisogna essere molto prudenti a terra. Un aeroplano non costruito per muoversi lentamente sul terreno, e bisogna essere cauti e usare accortamente i comandi, se non si vuole che un colpo di vento lo sollevi e, come niente fosse, lo rovesci sul dorso. L'aeroplano può sopportare l'inclemenza del tempo e del sole quando è a terra, ma una delle due cose che non può sopportare è un vento molto forte. L'altra, naturalmente, è la grandine.

Adagio adagio ora verso la pompa di benzina. Dondoliamo nel vento. Smorzo il valoroso motore. Peccato che non ci saranno altri draghi da affrontare durante questo viaggio. Ci può aspettare solo un tempo migliore e più avanti perfino un vento di coda. I primi piloti non incontravano difficoltà molto serie, in fin dei conti. Solo una fetta di Texas da attraversare, parte del Nuovo Messico e dell'Arizona, e siamo a casa. Un viaggio quasi senza storia. Se mi affretto, posso essere a casa domani sera.

Immerso in questi pensieri, avvicino il becco della pompa al serbatoio e guardo il carburante rosso che scorre nell'antro oscuro.

11

Il cielo è quasi sereno quando abbandoniamo il sostegno della terra sotto le ruote per il sostegno del vento sotto le ali e torniamo a seguire la nostra fedele autostrada, distesa sotto di noi come una freccia spaccata che punta verso El Paso. Questa sera saremo a El Paso o, con un po' di fortuna, a Deming, Nuovo Messico. Voliamo di nuovo a bassa quota avendo alle spalle un cielo color terra di Siena e negli occhi il sole che torna a splendere tranquillamente. Attraverso un gigantesco cancello invisibile, entriamo nel deserto. Il deserto ci si para davanti all'improvviso e ci accoglie con un volto assolutamente inespressivo: né sorridente né corrucciato. Il deserto è lì, e ci aspetta.

Vediamo in lontananza dei vaghi profili azzurri: montagne. Montagne che sono ancora frutto della fantasia, incerte, che mandano deboli bagliori. Sono tre: una a sinistra, una a destra, e una, con i fianchi incredibilmente ripidi, appena a destra. L'amante dell'avventura che stava sonnecchiando si sveglia e dice: «Forse una battaglia? Che cosa ci aspetta? Che vedi laggiù? C'è speranza di ingaggiare una grande battaglia?» Ma io lo rimando a dormire assicurandogli che non ci sono mulini a vento davanti a noi, né draghi da ammazzare.

Volo per un buon tratto godendomi il sole e il vento, rilassato, perché al biplano basta solo un lieve tocco per seguire la bussola della strada che si perde all'orizzonte. La strada curva impercettibilmente a sinistra e l'aeroplano fa altrettanto. Il sole e il vento sono tiepidi e dolci, e mi rimane ben poco da fare oltre che attendere che questo volo mi conduca fino a El Paso, come se avessi comperato un biglietto d'aereo a Monahans e ora toccasse al comandante portarmi a destinazione.

Ogni volta che attraverso i deserti, non posso fare a meno di pensare a coloro che li attraversarono cento anni fa, quando il sole era una palla di fuoco nel cielo e il vento spazzava la terra come una lama seghettata. Gente coraggiosa. O forse lasciarono le loro case per recarsi all'Ovest non perché erano coraggiosi, ma soltanto perché non sapevano esattamente che cosa li aspettava lungo il cammino? Cerco di scoprire i solchi dei carri dei pionieri, ma non ne vedo. C'è solo l'autostrada, questo prodotto dei tempi moderni, con la sua linea bianca, che piega da ovest a sud.

Quei pionieri meritano tutto il nostro rispetto. Impiegavano mesi per attraversare un continente, che perfino un vecchio biplano può attraversare in una sola settimana. una frase fatta, questa, che troppo spesso ha un tono derisorio. Ma è difficile, su questa terra, non pensare a quegli uomini. Immaginatevi un po' quella gente, là sulla terra, sotto il sole, a guidare dei buoi! Se un biplano che vola a settanta miglia all'ora sente la monotonia di un viaggio compiuto miglio dopo miglio, chissà quanto dovevano sentirla loro durante un viaggio che durava mesi!

Alzo gli occhi dalla strada diritta che si perde all'orizzonte, un piccolo brivido, e l'avventuriero che è dentro di me si risveglia.

Le tre montagne sono lì davanti, e più chiare. Ma quella in centro, quella con i fianchi incredibilmente ripidi, si è mossa in modo da venirsi a mettere proprio sul mio cammino. Dalla sua vetta scende un piccolo cuneo bianco. E più in basso ora posso vedere una colonna scura e diagonale di pioggia. Non sono solo dopo tutto: lassù in cielo, l'alto e bianco temporale è una presenza ipnotica e assorbente.

É facile evitarlo. Ho spazio più che sufficiente per scansarlo; mi basta deviare sulla destra... COMBATTILO! È l'avventuriero, completamente sveglio, che brama azioni rapide e brillanti. COMBATTILO, RAGAZZO! NON SEI UNA CREATURA TIMIDA E PAUROSA, VERO? SE HAI UN PO' DI CORAGGIO DEVI VOLARE ATTRAVERSO QUELLA COSA! QUESTE SONO EMOZIONI, LÀ C'È QUALCOSA DA VINCERE!

Oh, va' a dormire. Sarei matto da legare se andassi a ficcarmi in quel temporale. Nella migliore delle ipotesi ne uscirei bagnato fradicio, e nella peggiore quella cosa lì potrebbe fare a pezzi il biplano.

Adesso la nuvola è sopra di me e vedo il suo cuneo che sovrasta minaccioso l'ala superiore del biplano. Devo rovesciare indietro la testa per vedere il suo lembo estremo nel cielo. Cominciamo a virare a destra.

OK. Bene. Vattene. Hai paura. D'accordo, non c'è niente di male ad aver paura di un temporale. Naturalmente a volarci sotto nella pioggia non c'è nemmeno un decimo del pericolo che c'è a volarci nel mezzo, e non ti sto chiedendo di volare nel mezzo, ma solo di volare nella pioggia. Un'avventura da niente. Guarda, puoi quasi vedere, attraverso la pioggia, dall'altra parte del temporale, dove c'è di nuovo il sereno. Fa' pure. Vattene. Ma non venirmi a parlare mai più di coraggio. Amico, se non attraversi questa spruzzata di pioggia, non hai la più pallida idea di che cosa sia il coraggio. Niente di male, intendiamoci, niente di male se hai paura e sei un vigliacco, ma, corpo di una bombarda, non devo mai più sorprenderti a fantasticare su imprese coraggiose.

É puerile, naturalmente. Non un coraggioso, ma un pazzo spericolato volerebbe in mezzo a un temporale quando per evitarlo gli basterebbe una lieve virata a destra. ridicolo. Se credo nella prudenza e nella cautela, devo rimaner fedele alla mia idea e volare prudentemente intorno al temporale.

Il biplano vira a sinistra e punta il naso nella pioggia scura. Sembra proprio spaventoso, da vicino. Ma è solo pioggia, in fin dei conti, e forse un pochino di turbolenza. Ora la cima della nuvola, in alto, non è visibile. Stringo la cintura di sicurezza.

Il motore non si preoccupa. Il motore non si preoccupa se voliamo attraverso un tornado. I cinque cilindri continuano a rombare sulla strada bagnata, indifferenti sotto la cappa nera della nuvola.

Una leggera turbolenza, appena un piccolo scossone, e il parabrezza dell'abitacolo anteriore spruzza all'indietro le prime gocce di pioggia. Ci siamo. MA VIA, TEMPORALE! CREDI DI ESSERE ABBASTANZA FORTE DA POTER FERMARE UN AEROPLANO? CREDI DI ESSERE ABBASTANZA FORTE DA POTERMI IMPEDIRE DI VOLARE LI IN MEZZO?

La risposta è immediata. Il mondo diventa grigio sotto una spessa coltre di pioggia, una pioggia battente molto più fitta di quanto sembrasse. Il rumore della pioggia che mitraglia la tela delle ali riesce a sovrastare quello del motore e del vento. Tieni duro, figliolo.

Sono a trecento metri di quota, sotto la pioggia, e improvvisamente, senza preavviso, il motore si pianta.

Buon Dio!

É difficile virare a destra, alla ricerca di una striscia di terra su cui posarsi. Imbecille. Non volevi volare intorno al temporale, eh? Forse possiamo atterrare sull'autostrada; no, sull'autostrada c'è vento laterale, e dobbiamo uscire da questa pioggia. Ci sono dei posti per atterrare, ma sarebbe la fine dell'aereo. Dune di sabbia tenute insieme da robuste piante di salvia. Che idiozia hai fatto. Volare sotto un temporale.

Usciamo fluttuando dalla nuvola, e il torrente si arresta all'istante. Un colpo dal motore: un cilindro funziona. Forza sulla manetta, il cicchetto. Se solo avessi evitato la pioggia. Gira l'interruttore del magnete da Uno-Due a Due. C'è la cassetta di soccorso, dietro, e la borraccia dell'acqua. Qualche cilindro lotta per tornare a vivere, ma è una lotta disperata; un colpo, tre colpi perduti, un altro colpo. I magneti. Devono essersi bagnati i magneti. Logico. Adesso bisogna solo che si asciughino prima di toccare terra. Forza, piccoli magneti.

Ora siamo a centocinquanta metri, e viriamo verso una striscia sgombra in mezzo alla sabbia. Se va bene, non danneggerò l'aeroplano. Se tutto va bene. Gustatevi questo sole, magneti. Niente più temporali per voi, oggi. Un altro cilindro si muove, un altro ancora. Sposto l'interruttore dal magnete due all'uno, e il motore si ferma completamente. Riporto subito l'interruttore sul magnete due e l'elica gira più veloce, e per alcuni secondi il motore funziona regolarmente. Sembra il rumore intermittente dei motori rotativi di un tempo. Ci siamo. Di quando in quando perde un colpo, ma funziona abbastanza da tenere il biplano in aria. Volteggiamo a un'altezza di cento metri sulla striscia sgombra che ho scelto per l'atterraggio. Ricupero la carta che era caduta. Quaranta miglia per il prossimo aeroporto che è a Fabens, Texas. Ecco un bel problemino da risolvere. Devo lasciare un posto dove potrei atterrare in tutta tranquillità e andare avanti per altre quaranta miglia nel deserto, con la speranza che il motore continui a funzionare? Se atterro adesso e tutto va bene, posso far asciugare i magneti, e poi ripartire, sicuro di poter raggiungere El Paso.

C'è poi un altro aspetto interessante. Quando il motore si è fermato, non ho avuto paura. Era chiaro che avrei dovuto atterrare; non c'era scelta. Atterrare. Punto. Niente discussioni, niente paura. Ma adesso è giunto il momento di preoccuparsi. Non è l'atterraggio di fortuna che preoccupa il pilota, ma l'incertezza del momento in cui avverrà. Posso aspettarmi che il motore si fermi da un momento all'altro; non sarei affatto sorpreso se lo facesse. Sarei stato quasi contento se non avesse ricominciato a funzionare; non avrei avuto altra scelta che atterrare, e la vita sarebbe stata molto più semplice. La cosa da fare adesso è innanzitutto raggiungere una certa quota, rimanendo sempre su quella preziosa striscia sgombra nel deserto. Dopo, mi metterò

sulla rotta per Fabens, mantenendomi sempre a distanza di planata da una spianata buona per l'atterraggio. I cretini che volano sotto i temporali!

Mentre dal progetto passo rapidamente all'azione e il biplano prende quota sul deserto (il motore romba per cinque secondi, tace per mezzo secondo, romba di nuovo per sei secondi), mi accorgo che mi aspettano le quaranta miglia più difficili di tutto il viaggio. Esistono delle manovre, che ogni pilota conosce, da eseguire nel caso che il motore si fermi, e non c'è da aver paura. Ma se non si ferma completamente, che si fa allora? Dovrò pensarci questa sera, davanti a un piatto di minestra e a un bicchiere di acqua ghiacciata.

Il biplano vola più lentamente del normale, sebbene la manetta sia aperta al massimo. Se tiro la manetta, il motore si spegne. Se giro l'interruttore dei magneti, si spegne. Solo in condizioni particolarissime, può continuare a malapena a funzionare. Diamogli una possibilità. Se poi si ferma, saremo di nuovo fiduciosi e senza paura. Non m'importa se il biplano andrà a sbattere contro uno spuntone aguzzo, so che ne uscirò tutto d'un pezzo. E altre considerazioni tranquillizzanti.

Viro sul lato destro della tempesta, quasi ignorandola, e piloto il piccolo biplano attraverso il cielo. Se voglio spaventarmi, devo solo girare l'interruttore del magnete da destra a sinistra e ascoltare il silenzio. L'avventuriero è ancora sveglio, e mi incita a vincere la paura che c'è in quell'interruttore. Per amor suo, per provare a me stesso che non ho paura di ascoltare il silenzio nel cielo di quel deserto, giro l'interruttore. Ma non serve a niente. Mi fa paura. Eppure, se il motore si fermasse da sé e non volesse più funzionare, so che non avrei la minima paura. Interessante. Una catena di piccoli relais mentali e di interruttori automatici che agiscono senza sosta sulla mia gamba. Volo da un campo a un altro, a un altro ancora, col motore che ronza dolcemente per un po', e poi si ferma. I magneti, è come se li vedessi, tutti e due sotto la cappottatura del motore. É buio là dentro, c'è una nebbiolina di spruzzi d'olio, ma riesco a vedere ugualmente l'acqua nelle giunture delle scatole del magnete, e ogni tanto vedo una goccia che ci casca sopra.

Al di là della tempesta ritrovo la strada, che mi dà una certa sicurezza. Almeno, ora posso atterrare sulla strada e trovare qualche essere umano di passaggio. Ignoro se gli automobilisti sappiano quanto sono importanti per gli aviatori. Sono fonte di gioia quando i venti di coda permettono all'aeroplano di superarli agevolmente. Fonte di gioia anche quando il traffico è intenso sulla strada e il pilota può sorpassare dieci macchine al secondo. Sono una presenza rassicurante nelle terre desolate, dove la loro apparizione rappresenta un segno di vita. E sono l'ultima risorsa quando, scomparsa la gioia, è necessario atterrare su un'autostrada e chiedere aiuto.

Oltre il naso del biplano, sulla destra della strada, c'è la risposta ai miei interrogativi. Più avanti, quindi non esattamente a distanza di planata e perciò spiacevolmente lontano, ho individuato Fabens, e non m'importa più se il motore si ferma o no. Faccio un profondo sospiro di sollievo. Il vento soffia nella direzione giusta sulla pista di terra battuta; un'altra bella fortuna! Tolgo gas, una virata, planando decisamente per perdere quota. Figurarsi. Ero troppo in alto. Mi sento come un riccone che accende dei falò con biglietti da cento dollari. In linea con la pista, mollo dolcemente la cloche e siamo a terra, ci fermiamo. Urrah! Sento di nuovo sotto

i piedi la terra, solida e morbida. E c'è una pompa di benzina! E un distributore della Coca-Cola!

Fabens, Texas, non ti dimenticherò mai.

12

C'è un ristorante a Fabens, nel motel sull'Autostrada 80. Come tutti i caffè e i ristoranti sparsi per il paese, nell'ora che precede l'alba è un posto molto scomodo per i criminali. A Rayville, c'era lo sceriffo che faceva colazione; a Fabens, c'è la pattuglia dell'autostrada. Due macchine della polizia sono parcheggiate sullo spiazzo ghiaioso; e quattro agenti in uniforme nera e armati prendono il caffè al banco, parlando di un assassino catturato la notte prima a El Paso.

Provo un senso di colpa nel sentirli parlare, e sono felice che non siano alla caccia di altri assassini. Devo apparire piuttosto sospetto, seduto solo a un'estremità del bancone a mangiare furtivamente un krapfen. La mia tuta di volo è impataccata d'unto, al quale si è attaccata la sabbia del tratto Midland-Odessa. Gli stivali sono imbiancati dalla polvere della pista, e mi rendo conto improvvisamente che il coltello cucito allo stivale destro deve avere un'aria molto sospetta, come un'arma nascosta. Accavallo la gamba sinistra sulla destra, sentendomi sempre più un fuggiasco.

«Vuole un passaggio fino all'aeroporto, signore?»

Spero che il brusco tintinnio della tazza di cioccolato sul piattino non mi indichi come un assassino.

«Lei è la persona che è arrivata col biplano, vero?»

«Come fa a saperlo?»

«L'ho visto arrivare ieri sera. Anch'io volo un po'... con un Cessna 150.»

Dimentico l'arma nascosta, accetto il passaggio, e la conversazione scivola dagli assassini ai bei vecchi tempi dell'aviazione.

All'alba i magneti sono asciutti. Mentre lo riscaldo prima del decollo, il motore non perde un colpo. Era questo il mio problema. Non ci può essere altra spiegazione. I magneti erano bagnati, e fino a che li manterrò asciutti non dovrei avere altre noie con il motore.

Così, prima ancora che il sole si sia completamente alzato, un biplano solitario si stacca da terra a Fabens, Texas, e vira per seguire un'autostrada che porta a ovest. Ci vuole un po' prima che mi senta a mio agio. In questo abitacolo ho conosciuto ieri momenti spiacevoli, e solo dopo un paio di minuti rinasce in me la fiducia che le difficoltà sono veramente superate. Giro il selettore del magnete da Due a Uno e non sento il minimo cambiamento nel rumore del motore. Non potrei pretendere un

sistema di accensione migliore. Ma sarà sempre saggio avere a portata di mano un posto per atterrare.

El Paso, con la sua montagna, nella prima luce dell'alba. In passato, ho già avuto occasione di vedere il sole su questa montagna, ma ora ci penso solo di sfuggita, senza cercare i significati. Mi limito a ricordare che ci sono già stato, ma ho fretta di lasciare El Paso, che è un semplice punto di riferimento, un crocevia che mi lascio alle spalle.

Anche la strada non c'è più, e per le prossime ottanta miglia la navigazione sarà di tipo tradizionale: la strada ferrata, e sempre il deserto! La visibilità deve essere di un centinaio di miglia, ed è come guardare attraverso un microscopio un foglio grigiastro di carta da giornale: cespugli di salvia del deserto su cumuli di sabbia, e ogni cespuglio dista dal suo vicino esattamente due metri e mezzo, in tutte le direzioni. Ogni cespuglio potrebbe essere il centro di un deserto che si stende con perfetta e assoluta monotonia sino alla fine della terra. Perfino la mappa, qui, si rassegna con un sospiro. La linea nera dei binari avanza centimetro per centimetro fra i puntini senza volto che stanno ad indicare che qui non c'è proprio niente.

Se ti fermi adesso, motore, scopriremo quanto c'è da aspettare prima che un treno passi su questi binari. Non oso volare basso. Primo, per poter scegliere meglio i posti dove atterrare. Secondo, perché ho paura di scoprire che i binari sono arrugginiti.

Magnete due. Bene. Magnete uno... Non ti è parso di sentire che ha perso un colpo? Non può essere. Gira subito su Uno-Due. Oh, è il momento di fischiettare per farsi coraggio.. Eppure, mi è sembrato per un attimo come se si spegnesse, ne sono sicuro. L'arricchitore automatico, figliolo, lo stesso rumore di colpi a vuoto che senti in un motore qualsiasi quando è sopra l'acqua e ben oltre la distanza di planata da terra. Sì sì, è così, il buon vecchio arricchitore automatico, quel mattacchione, e non è necessario controllare di nuovo i magneti.

Ascolto con la massima attenzione, e sento che il battito del motore è irregolare. L'unica domanda che rimane senza risposta è se il battito irregolare sia normale o no, perché prima d'ora non avevo mai ascoltato con tanta attenzione questo motore. Credo che potrei ascoltare in ugual modo una macchina da cucire e accorgermi quando salta i punti. Come dicono i meccanici, non si può riparare niente fino a quando qualcosa non va; posso solo limitarmi ad aspettare che le cose peggiorino.

Miglia e miglia di deserto inquietante sfilano sotto di noi. Certo è diverso quando uno si accorge improvvisamente di non potersi fidare del motore. Non posso fare a meno di pensare che quanto meno mi fido del motore, tanto meno esso sarà meritevole di fiducia; e la mia piccola macchina da cucire si sfascerà del tutto.

E allora vai, motore; mi fido ciecamente di te. Gira, gira, piccolo demonio; scommetto che non potrei fermarti anche se volessi, perché giri così bene. Pensa ai motori tuoi fratelli che hanno stabilito records di resistenza e che hanno portato lo Spirit of St. Louis[5] da Roosevelt Field a Le Bourget. Non sarebbero affatto contenti se venissero a sapere che tu pensi di fermarti nel deserto, non ti pare? Hai avuto un bel pieno di carburante, hai olio, caldo e pulito, quanto ne vuoi, ed è una bella

[5] Nome dell'aereo del primo trasvolatore dell'Atlantico, Charles Lindbergh.

mattinata asciutta. L'ideale per volare, non credi? Sì, è veramente una bella mattinata asciutta.

Ho fretta, una fretta indemoniata. Non m'importa niente di imparare, l'unica cosa che conta è che questo motore continui a camminare e che si possa arrivare presto in California. Il desiderio d'imparare è un piccolo e incerto fuoco fatuo che scompare non appena chiudi gli occhi e ti abbandoni a quel che altro pensiero. Quando ho fretta, l'aeroplano diventa una cosa morta e silenziosa sotto di me, e mi sento stanco, e guido una macchina nell'aria e non imparo niente.

All'orizzonte vedo la prima curva dei binari, e dietro a quella curva c'è Deming, Nuovo Messico. Arriveremo a Deming in buona forma, vero, motore? Senza dubbio. E dopo Deming c'è Lordsburg e, Dio mio, non siamo molto lontani da casa, no? Mi basta che continui a scoppiettare fin là, amico mio. Continua a scoppiettare.

Deming ci scivola accanto, ed ecco di nuovo una strada da seguire. Siamo a Lordsburg. Il motore non accenna a lamentarsi. Dopo Lordsburg mi dirigo verso l'Arizona, ma la mia mappa finisce qui. Però, se seguo la strada, arriverò sicuramente a Tucson. Seduto nell'abitacolo, guardo il terreno polveroso che scorre sotto di noi. Adesso, senza carta, le montagne costituiscono una sorpresa, come se questa fosse una terra inesplorata. La prossima carta utile che ho è quella di Tucson.

La strada sale a spirale per un po', serpeggiando fra le colline rocciose. Una costruzione in mattoni crudi d'argilla a destra, sulla sinistra un gruppetto di case di montagna, che si affacciano su un lago liscio come l'olio. Non tira nemmeno un alito di vento.

Certo che uno diventa impaziente quando non sa dove si trova. Forza, Tucson. Dietro questa curva? Questa? D'accordo Tucson... andiamo avanti, andiamo avanti.

Scendiamo serpeggiando lungo una valle solitaria, piena di echi che rimbalzano dalle colline. A Tucson dovremo guardarci intorno; ci sono grandi aeroporti e grandi aeroplani, là. Sarebbe bello vedere un altro aeroplano. Diamine, non ne ho visto uno da quando ho lasciato l'Alabama! Perfino su a Dallas non ce n'era nemmeno uno. E poi venitemi a parlare di cielo sovraffollato. Ma forse i primi trecento metri non contano come cielo.

Ed ecco là davanti, all'improvviso, come nei film di mare, quando la vedetta grida «terra, terra» e la macchina da presa inquadra la terra lontana appena cento metri. Ecco uno scintillio argenteo nell'aria, un aeroplano che vola. È un aereo da trasporto in fase di avvicinamento all'Aeroporto Internazionale di Tucson. Un aereo da trasporto. Appare tanto estraneo nel cielo come se fosse il ritratto a olio di un aeroplano. Scivola lungo un sentiero invisibile verso la pista.

Sulla destra c'è la grande Base dell'Aeronautica Militare Davis-Monthan, con la pista lunga circa cinque chilometri. Potrei atterrare su quella pista nel senso della larghezza e mi avanzerebbe ancora spazio, ma a volte i pesanti aerei che partono dalla base devono sfruttare tutta la lunghezza della pista per poter decollare. Che razza di modo di volare.

Proprio lì, nell'angolo dove la zona di parcheggio fa una curva, passai un weekend da solo, con un caccia che non voleva saperne di partire. C'era qualcosa che non andava nell'accensione. Potevo mettere ogni sorta di carburante nella camera di

combustione e nell'ugello, ma il motore non si avviava... Non riuscivo a farlo partire. Stavo pensando seriamente di buttare della carta accesa nell'ugello e di correre poi nell'abitacolo per aprire la manetta e irrorare la carta di carburante. Ma capitò da quelle parti un meccanico che mise a posto il sistema di accensione prima che io trovassi della carta e un fiammifero. Non posso fare a meno di chiedermi che sarebbe successo.

Nel cielo, sotto di me, c'è un altro aeroplano, piccolo. Faccio oscillare le ali in segno di saluto. Non se ne accorge. O forse se n'è accorto, ma è uno di quelli che non amano questo genere di saluti fra aeroplani. Credo sia un'usanza che sta passando di moda, quella di oscillare le ali per dire «salve» e «non preoccuparti, ti ho visto». Be', in ogni modo, io voglio tentare di farla sopravvivere. Mi pare che sia una specie di gesto cameratesco e potrei farlo tornare di moda: tutti devono oscillare le ali per salutare tutti. Jet da trasporto, bombardieri, aeroplani da turismo, aeroplani commerciali. Ehm. Sarebbe spingere le cose un po' troppo in là. Forse è meglio che solo pochi conservino la vecchia usanza.

Una montagna a nord di Tucson, ed è ora di atterrare nuovamente, su un ex campo militare. Adesso lo chiamano Marana Air Park. È come piantar fiori in una bomba a mano.

Il fondo della pista è duro, andiamo dritti controvento. Ormai dovrei essermi abituato al biplano, ma fra noi c'è quello strano muro di fretta. Atterriamo senza incidenti, e ci fermiamo. Eppure a un certo momento ho sentito che non avrei potuto controllare l'aeroplano se avesse sbandato a destra o a sinistra, come se stessimo scivolando su ghiaccio imburrato. Qualcosa è scomparso. La premura che mi spinge ad anteporre la California alle lezioni da imparare ha incrinato la fiducia che esisteva fra noi, e il biplano ha smesso di insegnarmi, o anche solo di consigliarmi, da prima che ci sorprendesse il temporale. È stato freddo e privo di vita, è stato soltanto una macchina. Mentre guardo il solito carburante che scorre nel solito serbatoio, penso che potrei calmarmi, prendermi un po' di tempo. Ma quanto più mi avvicino a casa, tanto più metto alla prova la resistenza dell'aeroplano e la mia. Non c'è niente da fare, sono travolto dalla fretta, e non ho altro desiderio che quello di arrivare a casa domani.

13

Ancora il magnete. Solo dieci minuti dopo il decollo, il magnete uno fa cilecca. Non si tratta evidentemente dell'arricchitore automatico, perché sotto di noi c'è Casa Grande con un aeroporto ventoso. solo che il motore funziona male ed ha dei ritorni di fiamma quando tocca al magnete uno di mandare la scintilla ai cilindri. Il magnete due funziona bene, solo ogni tanto il motore perde un colpo. Eccomi di nuovo a dover prendere una decisione, e più difficile. Atterrare adesso su un campo che mi offre poche possibilità in fatto di riparazioni e trovare il guasto, o continuare, usando solo il magnete due?

Nessuna risposta dall'aeroplano, come se se ne stesse seduto da una parte a guardarmi indifferente, senza curarsi di sapere se la mia decisione significhi la salvezza o la distruzione. Se solo non avessi tanta fretta di arrivare a casa. Sarebbe prudente fermarsi. La prudenza e io non siamo andati troppo spesso a braccetto in questi ultimi giorni, ma dopo tutto qualche volta bisognerebbe anche seguirne i consigli.

Nel frattempo, ci siamo lasciati Casa Grande alle spalle. Non ho molto denaro, e ce ne vorrà molto, ammesso che il piccolo hangar laggiù abbia le parti di ricambio necessarie. Se vado avanti, scommetto che il magnete buono continuerà a funzionare per tutte le trecento miglia di deserto che dobbiamo percorrere. Se perdo la scommessa, atterrerò sull'autostrada e chiederò l'aiuto del prossimo. Non è una prospettiva troppo brutta, o uno scotto troppo gravoso da pagare. Dopo tutto, che ce li ha a fare due magneti il motore dell'aeroplano? Se può andare avanti tutto il giorno con un magnete solo, può andare avanti tutta la vita con un magnete solo. La decisione è presa. Andiamo avanti.

Presa la decisione, comincia a soffiare un vento da ovest. Ancora una volta, è arrivato il momento di esercitare la pazienza, e a una certa quota, in mezzo al vento, la velocità rallenta tanto che un'automobile solitaria, con roulotte a rimorchio, tiene la stessa mia andatura. La decisione di volare con un sistema di accensione difettoso mi costringe a tenermi a una certa altezza e non mi permette di volare rasoterra per evitare il vento. Ora la mia unica garanzia è l'altitudine, e non posso rinunciarvi per fare qualche miglio in più all'ora. Almeno, sto volando verso ovest.

Non sono preoccupato: il motore difettoso è un problema puramente accademico fra Casa Grande e Yuma, perché questa è una zona che conosco bene e che ho visto un giorno dopo l'altro, per mesi. Dall'altra parte delle Santan Mountains, al di là della mia ala destra, c'è la Base Williams dell'Aviazione Militare. Quando mi venne concesso il privilegio di fregiarmi delle insegne dall'Aeronautica Militare, venni in questa terra, dove mi fu assegnato il magnifico e veloce aeroplano F-86F Sabrejet. Eravamo nervosi quando decollammo da quelle piste; era la prima volta che volavamo in quell'aeroplano monoposto e volavamo da soli. Ma era un aeroplano

così semplice da pilotare che quando avevamo finito di leggere la nostra breve checklist prima del decollo rimanevamo lì sull'asfalto ad aspettare e scuotevamo la testa e borbottavamo, sicuri di aver dimenticato qualcosa. Volete dire che tutto quello che dobbiamo fare è spingere in avanti quella manopola e mollare i freni e poi volare? Sì, proprio così, e dopo questa routine iniziale ci staccavamo da quelle piste per sorvolare questo stesso deserto.

Alla mia sinistra ci sono alcune centinaia di miglia quadrate, contrassegnate sulla mia carta come «Zona Vietata», ed è veramente vietata, almeno per quanto riguarda i biplani. Ma «vietata», allora, voleva dire che era «riservata a noi»: lì volavamo in cerca dei bersagli, sistemati su riquadri di terreno sgombro nel deserto, e dei circoli che erano i bersagli per le bombe. Ma per noi il meglio di tutto era quel luogo desolato chiamato Poligono di Tattica Applicata. La Tattica Applicata dà agli allievi la sensazione di che cosa sia in realtà l'appoggio aereo. Là nel deserto ci sono convogli di vecchie auto e di autocarri arrugginiti, ci sono carri armati che aspettano fra le piante di salvia e di yucca, ci sono bunker e piazzuole d'artiglieria. Ogni tanto ci veniva consentito di fare esercitazioni tattiche su questi obbiettivi, e imparavamo nozioni basilari come «mai mitragliare un convoglio nel senso della lunghezza»; «mai attaccare due volte dalla stessa direzione»; «concentrare il fuoco».

Può darsi che siano laggiù oggi. Se potessi avvicinarmi zitto zitto, forse potrei sentire il rombo dei motori e il tonfo dei razzi da esercitazioni che colpiscono la sabbia, e il crepitio delle mitragliere calibro cinquanta. Questo è il paese felice dei bei tempi con tanti amici di quella rara specie che si trova solo quando si divide con altri il rischio e quando ciascuno affida la propria vita a un altro.

Dove sono in questo momento? Quei piloti non sono più accanto a me ogni giorno, al briefing del primo volo prima che sorga il sole. Alcuni di quelli che volarono qui con me continuano ancora a volare, altri no. Alcuni sono rimasti gli stessi, altri sono cambiati. Uno è addetto agli acquisti presso una importante società, uno dirige un magazzino, uno è pilota di linea, un altro è ufficiale di carriera nell'aeronautica. L'amico che è dentro di loro è stato messo in un canto dalle cose banali di ogni giorno. Non parlargli di reddito, o di tasse, o di quello che fa la squadra del cuore. L'amico che è dentro di loro lo ritrovi nell'azione, nelle cose importanti: quando vola tranquillo nell'aria, quando c'è da controllare il carburante o l'ossigeno, e quando cerca di piazzare sul bersaglio più colpi di quanti possano piazzarne gli amici.

È una scoperta curiosa. È lo stesso uomo, lo stesso corpo dal quale un giorno di primavera uscì la voce che attraverso la radio mi disse «Guarda là» e io mi voltai e guardai al di sopra dell'ala destra e vidi la vetta di una montagna solitaria, tutta scura e asciutta alla base; ma dalla sua cima aguzza il vento stava spazzando un lembo di neve, senza alcun rumore. Un vento tranquillo sulla vetta tranquilla di una montagna, e una striscia di neve simile alla spuma di un'onda in mezzo all'oceano. E con quel «guarda là» ti si rivela un amico. Non c'è niente di banale in queste parole. Vogliono dire: «Guarda il nostro mortale nemico, la montagna. Certe volte può essere molto crudele, ma altre volte, come ora, può essere molto bella, non trovi? Devi imparare a rispettarla.»

Se non ci sono montagne di cui preoccuparsi, l'amico si ritira. Quando gli ordini di acquisto e la scrivania diventano le cose importanti della vita, è difficile comunicare con l'amico. Puoi sfondare il muro, naturalmente, con la forza e con pena, e ritrovare per un momento l'amico che c'è dentro. Ehi! Ricordi quel giorno, mentre stavo sintonizzando una radio nel mio abitacolo? Tu mi volavi accanto, e mi dicesti attraverso il microfono: «Conti di volare dentro quella collina, campione» Te lo ricordi?

Un rimescolio dentro, e una risposta dall'amico.

Ricordo; non ti preoccupare. Ricordo. Erano giorni meravigliosi, ma non possiamo più riviverli, ti pare? Perché dobbiamo farci del male con i ricordi?

Provo un brivido di freddo rendendomi conto che la mentalità da impiegato ha preso tanto il sopravvento nei pensieri di un amico, la cui vita eccitante è diventata una pianura piatta e tranquilla. Non più allegre rombanti cabrate e lunghe scie di vapore nel sole, non più attacchi in picchiata. Non più rabbiosi repressi mugugni vedendosi costretti per giorni interi a terra da una nebbia che non consente di vedere al di là della linea di decollo. A un addetto agli acquisti non succede mai nulla di conturbante, e nulla di emozionante.

La «Zona Vietata» si dilegua alle nostre spalle e con essa alcuni pezzi di piombo, rivestiti di rame, sepolti nella sabbia, che un tempo erano usciti dalle canne delle mie mitragliere. Davanti a noi un'altra montagna, e una città chiamata Yuma. Forza, biplano, possiamo quasi dire di essere a casa nostra. Quasi. Ma è sorprendente quanto può essere vasta casa nostra. Per chissà quale ragione, mi vengono in mente le statistiche. La maggior parte degli incidenti aerei si verifica nel raggio di venticinque miglia dalla base del velivolo. uno di quei dati senza dubbio insignificanti, che però vengono diffusi in modo tale da rimanere scolpiti nella memoria.

É facile non pensare a questo presagio. Sono ancora fuori del raggio di venticinque miglia. Sono molto più vicino di quanto non lo fossi alcune albe fa, ma la base è ancora al di là dell'orizzonte davanti a me.

Con il fiume Colorado sotto e con l'aria della California che mi sibila intorno, ho il coraggio di provare l'altro magnete. E adesso, dopo due ore che voliamo col solo magnete due, anche l'uno funziona perfettamente. L'ultima volta che l'avevo provato, a Casa Grande, c'erano stati ritorni di fiamma e sbuffate di fumo nero dallo scappamento. Adesso, fa le fusa come un micino. Che motore strano.

Biplano, siamo quasi a casa. Hai sentito? Ancora un po' di deserto, ancora una fermata per il rifornimento, e ti troverai di nuovo in un hangar caldo. Il lago Salton luccica di fronte a noi, costeggiato a sud da riquadri verdi di terra spugnosa. Succeda quel che vuol succedere, adesso possiamo dire di avercela fatta ad arrivare in California.

Tuttavia, è una California solo di nome e senti che è casa tua come senti che un sabato è un sabato perché hai guardato il calendario. Questo deserto e questa terra scura e arida non gridano " California! " come le lunghe spiagge, le dolci colline dorate o l'erta catena della Sierra Nevada. Non puoi dire di essere veramente in California finché sei a ovest di quelle montagne.

Le ali del biplano si trovano improvvisamente immerse nell'ombra, come se fosse stato girato un interruttore. Siamo stati sorpresi dal crepuscolo. L'interruttore è la Sierra, che si è parata davanti al sole, gettando un'ombra gigantesca sul deserto. Le prime luci delle automobili più prudenti brillano sulla strada che porta a Palm Springs; si affrettano a rientrare prima di notte. Anche noi passeremo la notte a Palm Springs, accovacciati nell'ombra grigia ai piedi del monte San Jacinto. Ecco la luce intermittente bianca e verde dell'aerofaro. E da quella vetta, che la mia carta indica a un'altitudine di 3.293 metri sul livello del mare, scendono nuvole nere, nere come la stessa montagna.

Palm Springs, aeroplano! Patria di divi del cinema, di capi di stato e di giganti dell'industria. Meglio ancora, Palm Springs e a meno di un giorno da casa, dove avrai di nuovo un hangar e i voli della domenica pomeriggio. Ti va, aeroplano?

Nessuna risposta dal Parks. Mentre ci disponiamo all'atterraggio, nemmeno il più piccolo segno di risposta.

14

L'aeroporto di Palm Springs è piuttosto esclusivo; sul suo piazzale sono parcheggiati gli aeroplani più lussuosi e più costosi del mondo. Ma questa mattina c'è qualcosa di assolutamente stonato. In fondo a una lunga fila di bimotori luccicanti, anzi, parcheggiato quasi fra i cespugli di salvia, c'è uno strano vecchio biplano unto e bisunto. ancorato a terra mediante cavi che partono dai bordi delle ali e dalla coda. Sotto un'ala, mentre il sole livido comincia a salire, s'intravede un sacco a pelo steso sul freddo cemento.

Piove. A Palm Springs piove una volta l'anno, due nelle annate cattive. Chissà per quale caso misterioso il mio arrivo ha coinciso con l'arrivo del Giorno di Pioggia? Non ci sono altri sacchi a pelo sul cemento dell'aeroporto, e quindi devo riflettere da solo su questo problema.

Dapprima dalle nuvole stracciate cade appena una pioggerella. E, dapprima, il cemento umido è solo una cornice che inquadra la sagoma bianca asciutta dell'aeroplano, e io sono sdraiato sotto l'ala sinistra asciutta della sagoma. La pioggia continua a cadere tambureggiando sull'ala superiore, poi comincia a filtrare lentamente, e grosse gocce martellano la tela dell'ala inferiore. Un rumore piacevole. Rimango sdraiato e lo ascolto senza preoccupazione. Il monte San Jacinto mi guarda minaccioso dall'alto, mentre le nuvole coprono la sua cima imponente. Ti supererò domani, San Jacinto, e poi sarà solo una passeggiata fino a casa. Al massimo ancora due ore di volo da qui, e scoprirò che cosa si prova a dormire di nuovo in un letto.

La pioggia continua, e il cemento non è più umido, ma lucente a causa dello strato d'acqua che lo ricopre. Sdraiato su un fianco con la testa poggiata sul cemento, vedo con l'occhio che sta più in basso un muro di acqua che avanza, un muro alto un millimetro e mezzo abbondante. un bell'acquazzone e ritengo che il tambureggiamento e il martellamento sull'ala dovrebbe finire da un momento all'altro.

Ma non è così. Il muro di acqua avanza lentamente verso la mia isola asciutta. Il cemento assetato beve, ma non serve a niente. Nuove gocce arrivano di rincalzo. Con piccoli salti e minuscoli balzi, il muro avanza. Se fossi alto meno di un millimetro, sarebbe uno spettacolo di una violenza terrificante. Rami e rametti grandi come capocchie di spillo vengono travolti dal muro, al di sopra del quale le onde si gonfiano e spumeggiano, e in un raggio di alcuni centimetri si può sentire il ruggito della loro avanzata. Una visione spaventevole, terrificante, quell'acqua che precipita travolgendo tutto al suo passaggio. L'unico motivo per cui non fuggo, gridando, è solo una questione di prospettiva: la capacità di sentirmi tanto grande da poter considerare quell'acqua come una cosa trascurabile e non pericolosa. E mentre la guardo, mi chiedo. può essere lo stesso con tutte le cose che incutono terrore? possiamo innalzarci tanto al di sopra di esse da non averne più paura? Mi rivolgo

queste domande e potrei giurare di aver avvertito per un infinitesimo di secondo un vago, stanco sorriso. Forse il mio amico è di nuovo sveglio, per impartirmi un'altra breve lezione.

La Fase della Lezione dell'Acqua che Avanza è che, lasciando da parte la prospettiva, non si può ignorare il problema. Anche se per il momento si tratta solo di un lieve strato di bagnato e non di un'alluvione del deserto, la cosa potrà procurarmi delle noie e dei disagi se non risolvo subito il problema. La mia isola asciutta diventa sempre più ristretta e la pioggia continua e, a meno che non trovi un mezzo per fermare l'avanzata dell'acqua o non decida che dopo tutto un sacco a pelo bagnato non è poi tanto male, sarò costretto a battere in ritirata.

Con la barba lunga, la tuta unta, i capelli in disordine come il peggior vagabondo, raccolgo il sacco a pelo e corro a ripararmi nel lussuoso edificio e nella sala d'aspetto della aerostazione. Un buon pilota dei vecchi tempi si sarebbe ridotto in questo stato? mi chiedo mentre corro sotto la pioggia. No. Un buon pilota dei vecchi tempi sarebbe balzato nel suo abitacolo, sotto il telo impermeabile, e si sarebbe subito riaddormentato. Be', ci vuole tempo per imparare.

Su una parete della sala deserta c'è un telefono, collegato direttamente con l'ufficio meteorologico. Mi fa un effetto curioso riprendere in mano un telefono. Una voce impersonale nell'apparecchio mi chiede di che cosa ho bisogno.

«Sono a Palm Springs. Voglio andare a Long Beach/Los Angeles. Come è il passo?» Avrei dovuto dire il Passo. Quasi tutti i piloti che vanno nella California del Sud volano attraverso la gola profonda che separa il monte San Jacinto dal monte San Gorgonio. In una giornata di vento si può anche essere sballottati qua e là nella gola, ma sono tanti i piloti novellini che ne hanno esagerato le difficoltà, che perfino i vecchi piloti cominciano a credere che sia un posto veramente pericoloso.

«Il passo è chiuso.»

Perché i meteorologi hanno un'aria così soddisfatta quando il tempo è cattivo? Forse perché finalmente possono mettere a posto i piloti? perché quegli insopportabili arroganti devono avere il fatto loro, di tanto in tanto? «A Banning coperto fino a sessanta metri con visibilità un miglio nella pioggia; probabilmente non si avranno sensibili miglioramenti in giornata.»

Un accidente. Le probabilità che il tempo resti così brutto per tutta la giornata sono uguali a quelle che ha Palm Springs di essere sommersa da un'inondazione nella prossima mezz'ora.

«E i passi Borego, Julian, o San Diego?»

«Non abbiamo notizie sui passi in particolare. San Diego segnala coperto fino a novecento metri e piovaschi.»

Non mi rimane che provare a vedere.

«Com'è il tempo a Los Angeles?»

«Los Angeles... vediamo... Los Angeles segnala nuvolosità sparsa o coperto fino a quattrocentocinquanta metri, piovaschi. Non si prevedono mutamenti in giornata. Però un pilota riferisce che il passo non è attraversabile e che ci sono forti turbolenze.»

«Grazie.»

Prima che abbia il tempo di riattaccare, mi chiede la marca di immatricolazione dell'aeroplano. Sempre la stessa storia dei dati da annotare nei registri, senza dubbio per motivi molto validi.

Quando sarò dall'altra parte delle montagne, non ci saranno più problemi. Il tempo non si è rimesso, ma è abbastanza buono perché io possa tentare. Banning è al centro del passo, e le informazioni dell'ufficio meteorologico segnalano tempo cattivo. Può darsi però che quelle informazioni risalgano ad alcune ore fa. Non posso aspettarmi gran ché a un'ora così antelucana, ma andrò a dare un'occhiata a Banning prima di scendere per un centinaio di miglia lungo la catena di montagne, ficcando il naso in ogni gola. Almeno una sarà sicuramente transitabile.

Venti minuti dopo, il biplano e io giriamo intorno al monte San Jacinto ed entriamo nella gola. Non ha certamente un bell'aspetto. come se qualcuno avesse piazzato la sua camera da letto nella California del Sud e, per evitare occhiate indiscrete, avesse appeso una coperta sudicia e grigia fra la California e il deserto. Se riesco ad arrivare a Banning, posso fermarmi là ad aspettare che le nubi si alzino.

Sotto, il traffico dell'autostrada continua come se niente fosse, anche se il fondo stradale è lucido e sdrucciolevole per la pioggia. Qualche goccia riga il parabrezza del biplano, poi qualche altra ancora. Conosco tutti i posti dove poter atterrare nel caso che il motore si fermasse, ma lui non perde un colpo. Forse anche il biplano ha fretta. Piove a rovesci, e scopro che se si vola in mezzo a un acquazzone seduti in un abitacolo aperto non ci si bagna. Quando la volta precedente ho volato nel diluvio, non me n'ero accorto. In realtà la pioggia non cade, ma mi soffia addosso frontalmente, andando a sbattere contro il parabrezza che la fa rimbalzare al di sopra della mia testa. Se voglio bagnarmi, devo sporgere la testa di lato, oltre i pannelli di vetro.

É divertente. Sembra proprio che non mi stia bagnando affatto. La pioggia è come riso, bello asciutto, che mi schizza in faccia alla velocità di cento miglia all'ora. Solo quando tiro indietro la testa nell'abitacolo e mi tocco il casco con la mano senza guanto, sento che il casco è bagnato. Grazie alla pioggia, gli occhialoni sono puliti alla perfezione.

Dopo alcuni minuti di pioggia, ecco la prima turbolenza. Ho sentito spesso descrivere la turbolenza come un pugno gigantesco che si abbatte su un aeroplano. E prima d'ora non avevo mai avuto modo di provarlo su un piccolo aeroplano. Il pugno è esattamente della misura di un biplano, e viene calato giù da un braccio lunghissimo. Colpisce il velivolo con tanta forza da strizzarmi contro la cintura di sicurezza, e devo tenere saldamente la cloche per evitare che la mano venga strappata via dall'impugnatura. Che strano vento è questo. Non i colpi continui di un vento vorticoso che ci si potrebbero aspettare da masse d'aria che passano fra le gole delle montagne, ma un'aria calma... calma, e BAM! Poi calma...calma... BAM! La pioggia si fa più fitta, grandi veli di lacrime che si riversano sulla terra. Davanti a noi, il cielo è un muro d'acqua. Non possiamo passare.

Torniamo indietro, non proprio scoraggiati, perché non speravamo di riuscire a passare al primo tentativo.

Quando mi allontano dal maltempo con un aereo non equipaggiato per il volo strumentale, mi sento molto saggio. É l'unica cosa da fare. Secondo le statistiche, la maggior parte degli incidenti gravi, con aeroplani leggeri, è provocata dai piloti che tentano di attraversare le zone di maltempo senza affidarsi agli strumenti. Sfiderei il maltempo con degli strumenti perfetti, mi dico in tono farisaico, ma lo farei solo se avessi una via di scampo. Il biplano, con i suoi strumenti che danno solo un'indicazione molto approssimativa dell'altitudine e un'idea estremamente vaga della direzione su una bussola ballonzolante, non è costruito per volare con ogni tempo. Neanche per idea. Se dovessi proprio farlo, sarei capace di pilotarlo al di sotto delle nubi, senza tenere le mani sulla cloche e magari mantenendo la W, sotto la linea di fede della bussola con la sola manovra del timone. Ma questa è una risorsa estrema, alla quale si può ricorrere quando sotto il terreno è pianeggiante e si è certi che le nubi sono almeno a trecento metri.

Alcuni dicono che si può scendere a vite attraverso le nubi, e sono d'accordo con loro: è un buon sistema. Ma ho sentito dire che con alcuni vecchi aeroplani l'avvitamento, dopo tre o quattro giri, diventa una vite piatta, e da una vite piatta non ci si salva se non con il paracadute. Potrebbero essere chiacchiere, senza alcun fondamento di verità. Ma il pericolo sta nel fatto che penso che non lo so. Non è la vite piatta, ma la paura della vite piatta a tenermi lontano da soluzioni di emergenza che altrimenti sarebbero pratiche ed efficaci. La cosa più semplice è tenersi lontano dal maltempo.

Il primo round viene assegnato al monte San Jacinto e, dopo la strapazzata che ci ha dato, lasciamo la gola fieri della nostra prudenza. Che bell'esempio stiamo dando a tutti i giovani piloti. Eccovi un pilota che, dopo ore di volo strumentale fra le nubi più fitte, adesso volta le spalle a un po' di foschia. Sono proprio un bell'esempio. Un pilota davvero prudente. Vivrà a lungo. Disgraziatamente, non c'è nessuno a guardarmi.

Viriamo a sud lungo il versante orientale delle montagne, e voliamo sui riquadri di verde chiaro nati fra la sabbia grazie all'irrigazione. E saliamo. Ci vuole molto a prendere quota. Sfruttando più che posso le correnti calde ascendenti, riesco a salire solo al livello delle cime più basse; sono a circa duemilasettecento metri, e si gela. Almeno qui, quando non ce la faccio più a sopportare il freddo, mi basta scendere un tantino per trovare un po' di tepore.

Al passo Borego non tento nemmeno. una gola lunga e stretta che corre diagonalmente attraverso le montagne, e i suoi fianchi sono coperti fin quasi in fondo dalla stessa coltre grigia che blocca il passo a San Jacinto.

Ancora un po' più a sud, e la terza volta sarà quella buona. Il terreno è più impervio, ma almeno il cielo non è tanto brutto. A Julian, viro verso una gola stretta e seguo una strada tortuosa.

Qui ho il vento di fronte mentre volo verso ovest. Appiattisce l'erba ai lati della strada il cui nastro bianco si snoda pigramente sotto le mie ali. Deve soffiare a cinquanta miglia all'ora a questa altitudine. Mi sento intimidito, provo la spiacevole sensazione di non essere gradito qui, come se fossi stato attirato in questa gola perché un drago malefico possa avere il suo pasto di motore caldo e di longheroni

sbriciolati. Voliamo, voliamo, e lottiamo, e voliamo contro il vento, e finalmente la gola è superata. Siamo fuori, in un paesaggio di alte vallate e di pacifiche fattorie fra i prati di montagna. Ma guarda laggiù. L'erba, anche quella più corta, è completamente appiattita dal vento, che ci passa sopra come un ferro da stiro. Quel vento deve soffiare a cinquanta miglia all'ora, *e al suolo!*

Un bell'affare, niente affatto divertente. Se avessi il vento in coda, sarebbe piacevole. Di fronte a me, le nubi mi guardano e sogghignano con malignità. L'unico modo di uscire dalla valle che ho davanti è di seguire la strada, e la nube si trasforma in nebbia che si adagia sulla strada come un enorme bioccolo di lanugine. Abbiamo lottato tanto per arrivare a questo. Forse sarebbe il caso di atterrare. Se atterriamo qui, potremo aspettare che le nuvole passino e poi riprendere il volo nel pomeriggio, I prati sembrano eccellenti per l'atterraggio. C'è qualche piovasco, ma anche molto sole. Improvvisamente sole e pioggia si fondono, oltre l'ala destra, in uno sgargiante arcobaleno, veramente splendido, quasi opaco nella sua radiosità. In altre circostanze l'arcobaleno sarebbe uno spettacolo meraviglioso, da ammirare, ma adesso io devo ancora lottare e avanzare metro per metro contro il vento; posso solo fotografare con gli occhi quello spettacolo e sperare, quando non avrò più da lottare, di ricordare questo arcobaleno, così vivido e luminoso come è ora.

Devo atterrare, e tenermi caro il passo avanti che ho fatto. Presa la decisione, il piccolo biplano scende dal suo arcobaleno verso l'erba verde e umida del prato. Là davanti c'è un bel posto per atterrare, vale la pena di andargli a dare una occhiata da vicino. L'erba è più alta di quanto sembrasse. E bagnata. Forse sotto l'erba c'è molto fango, e abbiamo dei pneumatici ad alta pressione, stretti e duri, l'ideale per affondare nella motta fino ai mozzi. Guarda là: una vacca. Ho sentito dire che alle vacche piace mangiare la tela dei vecchi aeroplani. C'è qualcosa, nella vernice, che è di loro gradimento.

Niente da fare con questo prato.

Vicino a una fattoria c'è un altro prato da ispezionare. Sembra soffice e liscio, a parte gli alberi. Potrei volarci sopra. Ma che succede se il vento cade? Non ne uscirei più. Ricorda che questa valle è a milleduecento metri e che qui l'aria è sottile. Potrei uscirne solo con un vento forte come questo. Con una giornata calda, o priva di vento, mi ci vorrebbe un prato quattro volte più grande per decollare. Due prati, due atterraggi impossibili. In ogni modo c'è un'altra possibilità: forse il passo di San Diego è aperto, giù verso il confine messicano.

Deposta l'idea di atterrare, viriamo passando dal vento di prua al vento di coda e schizziamo fuori dalle alte vallate di Julian come un fagiolo dal baccello.

É piuttosto snervante essere sbattuti qua e là come un aeroplano di carta. Ecco l'ultima occasione. San Diego. Puntiamo di nuovo a sud e sorvoliamo altre miglia di deserto, pensando solamente a quanto sarebbe triste dover atterrare qui, e a quanta terra c'è nel nostro paese della quale, in pratica, non ci possiamo servire. Pensiamo a tutte le case che potrebbero trovare posto su questa piccola striscia di deserto. Tutto quello che dobbiamo fare, è convincere qualcuno a venirci a vivere.

Ancora un'autostrada, quella che porta a San Diego. Mi basta volare lungo questa strada, come se fossi un'automobile, e arriverò a San Diego: da qui, è una cosa da niente risalire la costa fino a casa. Sono un'automobile. Sono un'automobile.

Viriamo e seguiamo la strada. Il vento è una cosa viva, e il biplano non gli piace affatto. Ci spintona di continuo con stoccate e colpi secchi, come se provasse il bisogno impellente di perfezionare il suo stile e il suo ritmo. Stringo la cloche con tutte le forze. Dovremmo essere andati avanti, ma la vetta della collina sulla nostra sinistra non si muove davvero troppo in fretta. E lì da due minuti. Do un'occhiata alla strada.

Oh, Dio di misericordia! Stiamo andando indietro! Dà una sensazione di vertigine, ed è anche la prima volta che vedo qualcosa del genere dall'abitacolo di un aeroplano. Devo fare appello a tutte le mie energie e tenere ancor più saldamente la cloche. Un aeroplano deve muoversi nell'aria per poter volare, e quasi sempre ciò significa che si muove anche rispetto alla terra. Ma ora le strisce bianche tratteggiate della strada mi superano, e provo la stessa sensazione che ho provato sopra Odessa, che provo quando sto in cima a una scala a pioli o quando guardo in giù dall'alto di un edificio. Come se dovessi precipitare da un momento all'altro. La lancetta della velocità indicata è ferma sulle 80 miglia orarie. Il vento, che soffia in senso contrario, deve avere una velocità di almeno 85 miglia. É semplice: il biplano non riesce ad avanzare verso ovest. E io non posso farlo volare in direzione dell'Oceano Pacifico.

La faccenda diventa assurda. Con una energica virata a destra invertiamo la rotta, e ho la magra consolazione di vedere la strada che mi sfreccia sotto mentre punto a est. Col vento di coda, la mia velocità a terra dovrebbe essere di 180 miglia orarie. Se durasse, potrei stabilire un nuovo record di velocità su un biplano fino al North Carolina. Ma sono abbastanza sensato da capire che non può durare, e so che prima che abbia superato il confine fra il South Carolina e il North Carolina il vento avrà girato, mi soffierà contro a una velocità di 80 miglia all'ora, e io rimarrò sospeso in aria a centocinquanta metri dal traguardo senza riuscire a raggiungerlo. Questa è una giornata ideale per fare i giochi più impensati con un aeroplano. Potrei atterrare a marcia indietro e decollare in verticale. Potrei volare dilato, perché il biplano è più maneggevole di un elicottero. Ma non mi va di giocare. Voglio solo portare a termine l'impresa, che dovrebbe essere semplicissima, di raggiungere l'altro versante di queste montagne. Forse potrei bordeggiare avanti e indietro - come una specie di barca a vela nel cielo - e alla fine raggiungerei San Diego. No. No, sarebbe una condotta di volo umiliante, un oltraggio per la personalità di un aeroplano. Ci sono dei limiti che non bisogna oltrepassare.

L'unica tecnica conveniente è quella di lottare contro le montagne centimetro per centimetro e, quando le montagne si dimostrano più forti, ritirarsi, riposare e ricominciare a lottare. Infatti, quando è la montagna ad avere la meglio, non è dignitoso ricorrere a furberie e inganni per eludere la sua forza.

Non c'è possibilità di equivoco: i passi secondari ci respingono. Mi hanno chiaramente dimostrato che il mio avversario deve essere il gigante San Jacinto, che è a guardia del passo di Banning.

Ho consumato un intero serbatoio di carburante nel tentativo di attraversare le montagne, e non sono approdato a nulla. O, per la precisione, sono arrivato all'aeroporto di Borego Springs, una pista dal fondo duro che si allunga solitaria fra cespugli di salvia e nuvole di polvere. Quando ci giro sopra, vedo che la manica a vento è tesa orizzontalmente nel senso della larghezza della pista. Ogni tanto sventola di qua e di là e poi si abbassa verso la striscia d'asfalto, ma subito dopo riprende la posizione orizzontale. Atterrare su questa pista fra quelle poderose raffiche di vento che cambiano direzione continuamente vorrebbe dire assassinare un biplano. Tuttavia, bisogna atterrare, perché non ho abbastanza carburante per tornare a Palm Springs. Atterrerò nel deserto vicino all'aeroporto di Borego.

Un'ispezione su quell'arido terreno mi fa scartare anche questa soluzione. La superficie è troppo accidentata. Se vado a cacciarmi con le ruote in una duna di sabbia, ci ritroveremo a pancia all'aria in meno di un secondo, e solo grazie a una fortuna sfacciata potremo cavarcela con meno di una quarantina di centine rotte, un'elica storta e un motore pieno di sabbia e di salvia. Di atterrare nel deserto non se ne parla.

Il terreno dell'aeroporto propriamente detto è tutto terra e sabbia, cosparso di enormi cespugli di salvia. Giro il biplano, passo sopra alla manica a vento e ispeziono ancora una volta il campo. Un tempo, doveva essere piano. I bulldozers devono averlo livellato quando tracciarono il solco per la pista. La sterpaglia è alta fino a un metro, un metro e venti in alcuni punti. Potrei atterrare nella sterpaglia, sfruttando il vento che rallenta la velocità e sperando che non ci siano tubi o condotti nascosti. Se ci fossero, finirebbe peggio che nel deserto. Sorvoliamo il campo ancora due volte, ispezionando la sterpaglia, cercando di vedere il terreno nascosto.

Alla pompa della benzina c'è un uomo fermo che mi guarda, una piccola figura in tuta blu. Che abisso ci separa! Lui è tranquillo e soddisfatto quanto si può essere, può perfino schiacciare un pisolino appoggiandosi alla pompa, se gli va. Ma a trecento, a trenta metri di distanza, il Parks e io siamo nei guai. Il mio indicatore del livello carburante mi dice che il serbatoio è vuoto. Ci siamo cacciati da soli in questo ginepraio e dobbiamo cavarcela da soli. Il vento soffia di traverso alla pista con un angolo ampio, e un atterraggio nella sterpaglia è il minore dei nostri mali. Se siamo fortunati, ce la caveremo con qualche scalfittura.

Un'ultima cabrata per acquistare un centinaio di metri di quota, manetta indietro, una virata controvento e scendo verso la sterpaglia. Se il vento cadesse ora, avremmo bisogno di essere un po' più che fortunati.

Il Parks diventa come una lumaca sotto un paracadute variopinto, si muove appena sopra il terreno. La sterpaglia sotto di noi è alta e scura, e io domino a stento il desiderio di spingere la manetta per tornare al sicuro nel cielo. Mentre strusciamo contro le cime della salvia, appare evidente che non ci muoviamo affatto tanto piano. Tiro con forza la cloche, afferro con tutte le mie energie la manetta e con gran fracasso atterriamo violentemente affondando in un mare di ramoscelli spezzati. Intorno a noi è tutto un crepitio, come il divampare di un incendio in una foresta, e i ramoscelli zampillano a fontana dall'elica allargandosi in un grande arco per ricadere sull'ala superiore e nell'abitacolo. L'ala inferiore rade gli sterpi come una falce, li

sminuzza, e li lascia ricadere dietro di sé sulla striscia di terreno appena rasata. E ci fermiamo, dopo esserci aperta la strada quasi fino al limite dell'asfalto, tutti coperti di polvere, tremanti nel vento, con l'elica che lancia ancora in alto i ramoscelli spezzati. Manetta avanti, avanziamo decisi verso la pista e giriamo per rollare lentamente in direzione della pompa di benzina.

«Accidenti, che atterraggio» dice l'uomo porgendomi la pompa e cercando l'olio tipo 60.

«Noi atterriamo sempre così.»

«Non capivo esattamente cosa volesse fare. Non ricordo di aver mai visto nessuno atterrare a quel modo nella sterpaglia. Questo è un aeroplano molto robusto, vero?»

«E stato costruito per questo.»

«Penso che vorrà fermarsi qui per la notte, con questo vento.»

«No. C'è un distributore di caramelle, noccioline o roba del genere?»

«Sì, c'è. Ha detto che non vuole fermarsi stanotte?»

«No.»

«Dove è diretto?»

«A Los Angeles.»

«É un viaggio lunghetto, no? Che saranno, un centinaio di miglia? Voglio dire, per un vecchio biplano come questo...»

«Quanto a questo le do ragione. Un viaggio di cento miglia è molto, molto lungo.»

Ma non mi sgomenta affatto, e quando tiro la maniglia dove sta scritto «Noccioline», una faccia tutta unta mi sorride dallo specchio.

15

Dopo quindici minuti abbiamo già decollato e voliamo fra le nuvole, diretti a nord attraverso il vento. La cintura di sicurezza è ben stretta, e la prua d'argento è puntata verso la vetta quasi invisibile del San Jacinto.

Sì, montagna, le cose stanno così. Adesso posso fare a meno della mia assennatezza. Lotterò tutto il giorno, se sarà necessario, per raggiungere Banning. Oggi non c'è da aspettarsi che il tempo migliori. Lotterò fino a che il serbatoio non sarà vuoto, poi lo riempirò e tornerò a lottare per altre cinque ore. Ma ti assicuro, montagna, che attraverserò quel passo entro oggi.

Il San Jacinto non sembra affatto intimorito dalle mie parole. Mi sento come un cavaliere che, lancia in resta, piume al vento, galoppi verso il Passo. Ma è una lunga galoppata, e quando arriviamo sulla lizza abbiamo già consumato un'ora di carburante. Ce n'è abbastanza per volare fino a Banning. Avanti, mio piccolo destriero. Prima la lancia, poi la mazza, poi la sciabola.

É la mazza della montagna a colpirci per prima, e ci sbatte giù con tanta violenza che la vaschetta del carburante si svuota, il motore si ferma per un intero secondo e la mia mano viene strappata dalla cloche. Poi di nuovo la calma.

Il San Jacinto è impenetrabile, ammantato nella sua brama olimpica. Brandisce diverse mazze. Spezzata la lancia, è ora di usare la sciabola.

Un altro colpo incredibilmente violento si abbatte su di noi, il motore si ferma, conto fino a due e afferro la cloche con tutt'e due le mani. Siamo di nuovo immersi nella pioggia, e grosse gocce mi colpiscono, in testa come pallini da schioppo. Non indietreggiamo, montagna. Arriveremo a Banning anche se dovessimo andarci rollando sull'autostrada.

Per tutta risposta, un'altra mazzata: come se la montagna avesse bisogno di tempo, fra un colpo e l'altro, per roteare l'arma sulla sua testa ed aumentare la forza del colpo. Questa botta m'inchioda contro la cintura di sicurezza, gli stivali saltano via dai pedali del timone. Il mondo si fa nero mentre la testa mi schizza all'indietro. E Banning non è ancora in vista. Aeroplano, puoi farcela ancora? Ti sto chiedendo molto oggi, e non ho nemmeno controllato i tuoi longheroni e tutto il resto.

Posso farcela, se puoi farcela tu, pilota.

Le parole mi rintronano nel cervello come se fosse stata la mazza a spingercele. Il mio aeroplano è di nuovo con me! É un momento strano e meraviglioso. Un momento fantastico. Non combatto più da solo, combatto con il mio aeroplano. E lui, nel bel mezzo della battaglia, mi dà ancora una lezione. Fino a che il pilota crede nella sua battaglia, e continua a combattere, il suo aeroplano combatterà con lui. Quando il pilota crede che il suo aeroplano lo abbia abbandonato, o stia per abbandonarlo, allora cominciano i guai. Se non credi nel tuo aeroplano, non sarai mai un pilota.

Un'altra mazzata, ne sento il colpo sul biplano. Al di sopra del vento, al di sopra del motore e della pioggia, il tremendo VUUUM di una mazzata incredibile.

Ma avanti, adesso, avanti! Giù, sotto la pioggia, c'è una pista lucida e scintillante. In fondo ad essa, in lettere bianche, la scritta BANNING. Forza, mio piccolo amico, abbiamo quasi vinto. Due colpi di mazza in rapida successione, due colpi terribili che quasi ci rovesciano, e non sarei sorpreso di sentire lo scricchiolio dei longheroni che si schiantano alla prossima mazzata. Ma devo aver fede nell'aeroplano. Ho perso la sciabola già da molto tempo, e ora combattiamo a mani nude. Solo un altro minuto...

E Banning è nostra. Ora possiamo virare, atterrare e riposare.

Ma no, guarda avanti. Le nubi si sono alzate, anche se di poco. C'è una zona chiara fra quella collina e le nubi. Se voliamo attraverso quello squarcio, la battaglia sarà finita, ne sono sicuro, sarà finita.

Banning scompare lentamente fra la pioggia alle nostre spalle.

Questa è una mossa temeraria. Avremmo potuto fermarci all'aeroporto fino a che le nubi non si fossero alzate completamente. Avevi vinto la tua battaglia, avresti potuto fermarti a meditare sulla tua imprudenza senza aggiungerne un'altra. Se adesso quello squarcio ti si chiude addosso, dove vai, dato che Banning è scomparsa dietro di te? Il novanta per cento delle sciagure, dicono, avvengono entro le venticinque miglia che separano il pilota dalla base.

Calma, prudenza. Atterrerò nei campi laggiù, e con questo vento non dovrò rollare molto. Adesso calma.

C'è un momento di silenzio dalla parte del dissenziente, il silenzio di chi sta studiando il modo più vendicativo per dire: Te l'avevo detto.

La mazza non ci colpisce più così ferocemente e il motore non si ferma più sotto le sue botte. Siamo a un miglio dallo squarcio fra la nube e la collina. Se rimane così per un altro minuto e mezzo, passeremo. Ci deve essere un varco di una decina di metri. Un colpo di mazza si abbatte sul biplano, provocando una violenta imbardata a destra.

Ci rimettiamo in assetto orizzontale, con le ruote che passano sibilando sulla cima della collina, ci infiliamo nella breccia, e di colpo usciamo dalla pioggia. Di colpo, in un batter d'occhio. Chiunque abbia diretto l'azione per questo volo, ha fatto un lavoro magnifico, tanto bello che nessuno all'infuori del pilota potrà credere al paesaggio che si presenta davanti ai nostri occhi quando superiamo la collina.

Le nubi si sono rotte e attraverso di esse le frecce dorate dei raggi del sole filtrano come giavellotti lucenti lanciati sulla terra. Nella mia mente si affaccia un frammento di un vecchio inno: «... dalle brume e dall'ombra nella luce chiara della Verità».

Il giorno ha ritrovato i suoi colori. La luce del sole! Fino a questo momento, non avevo mai saputo che cosa volesse dire la luce del sole. Rende vivo e brillante tutto ciò che è nel cielo e sulla terra sotto il cielo. Splendente, calda. Dà alla terra il colore dello smeraldo e ai laghi l'azzurro profondo del cielo terso. Rende le nuvole così bianche che sei costretto a socchiudere gli occhi dietro gli occhiali affumicati.

Se quelli che lavorano nei campi verdi là Sotto ascoltassero attentamente, potrebbero sentire nel vento profumato di eucalipto, insieme con il motore di un

piccolo biplano rosso e giallo, una voce lontana che canta. Non ho più bisogno di affrettarmi.

Le prime case di Los Angeles e i suoi mille sobborghi scivolano sotto di noi, e noi prendiamo quota, per la forza dell'abitudine. Se dovessimo atterrare adesso, non correremmo il rischio di essere soli. Se si ferma il motore in questo momento, possiamo atterrare sul campo da golf. E quello è il parcheggio di Disneyland, abbastanza grande anche per l'atterraggio di un aereo da trasporto. E qui abbiamo il letto ricoperto di cemento del fiume Los Angeles.

Ma il motore non si ferma, come se il biplano morisse dalla voglia di conoscere la sua nuova casa e il suo hangar, e non tollerasse l'idea di un guasto. «Niente può andar male con un Wright» erano soliti dire i piloti girovaghi, ed è stato dimostrato che è la verità. Dopo aver fatto alcuni innocui scherzetti, il motore Whirlwind ha riso di noi e mostra ora la verità di quell'affermazione. Niente ci è andato male.

Viriamo un'ultima volta per inoltrarci in una zona di traffico intenso. Un'ultima pista sotto di noi, fuori città. L'Aeroporto Compton. Siamo a casa. Abbiamo percorso duemilasettecento miglia attraverso il paese e ora, lasciandoci dietro una scia d'olio che cola dalla cappottatura d'argento, spruzzando terra bagnata da sotto le ali, con un dolce trapasso dal passato al presente, il nostro viaggio è compiuto. Siamo stati sbattuti sulle piste, ci siamo gelati in aria, siamo stati frustati dalla sabbia, inzuppati dalla pioggia; i venti della montagna ci hanno percossi, i ramoscelli di sabbia ci hanno mitragliati; abbiamo volato nel tempo come un uccello dalle ali scintillanti, e siamo arrivati a casa. L'arrivo meritava il travaglio del viaggio? Una domanda interessante. Dubito che la moda di attraversare il paese con un biplano possa prendere piede.

Entriamo lentamente in un hangar e chiudiamo le porte pesanti e gigantesche sugli indaffarati rumori moderni di una indaffarata epoca moderna.

Durante lunghe miglia percorse sulla sabbia, nella pioggia e negli anni, abbiamo imparato solo qualcosa su noi stessi, abbiamo colto appena una piccola frazione di conoscenza su un uomo e su un vecchio biplano, e sul significato che essi hanno l'uno per l'altro. Finalmente, nell'improvvisa quiete di un hangar scuro, uomo e biplano soli insieme, troviamo la nostra risposta al quesito del viaggio. Quattro parole.

Ne valeva la pena.

Fine.

N499H